

tweemaandelijks maritiem tijdschrift  
revue maritime bimestrielle

31<sup>e</sup> jaargang - nr. 205 - 31<sup>e</sup> année - n° 205

# NEPTUNUS



---

## PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten!!!



## D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.

---



# NEPTUNUS

## info marine

Oktober 1984  
Octobre 1984

LID  
**fppb**  
MEMBRE

31e jaargang nr 3  
31e année no 3

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue  
Direkteur van het tijdschrift  
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
R. De Meersman - M. Schotley

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:  
**Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende**  
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Ventes - Abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73  
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73  
300 F gewoon - normal  
500 F steun - soutien  
750 F ere - honneur

Raad van beheer  
Conseil d'administration  
Président - Voorzitter: J.C. Liénart  
Vice-président - Ondervoorzitter:  
R. Van Ransbeek  
Sekretaris - Secrétaire: Ch. Freys  
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs:  
E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

## inhoud sommaire

le corps des torpilleurs et marins l'œuvre d'un homme par le capitaine de frégate(s) res. h. anrys . . . . .	3
de zee en de kunst de scheepsportretten door n. hostyn . . . . .	13
radioscopie van de belgische zeevisserij door h. rogie . . . . .	19
postzegelnieuws de windjammers door eerste meester chef a. jacobs . . . . .	23
de vergissing van de kwartiermeester of een ware gebeurtenis uit het leven gegrepen door m. duinslaeger . . . . .	27
woorden uit de zeemanskist — laden en lossen door oppermeester j.b. dreesen . . . . .	30
info reserve . . . . .	33





WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN  
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

TEL. 03/771.09.80

TELEX 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.  
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip «ZENOBÉ GRAMME», de visserijwachtschepen  
«GODETIA» en «ZINNIA», 4 kustmijnenvegers en van de 4 fregatten E71,  
F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» en F913 «WESTHINDER».

Constructeurs du ketch de recherches «ZENOBÉ GRAMME», des garde-pêches  
«GODETIA» et «ZINNIA», de 4 dragueurs de mines côtiers et des 4 frégates E71,  
F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» et F913 «WESTHINDER».



# Le corps des torpilleurs et marins

## L'oeuvre d'un homme

Par le Capitaine de Frégate(s) Rés. H. ANRYS - du Comité d'Histoire de la Marine Militaire

Le Dépôt des Equipages, créé en 1917 sous l'empire des nécessités pour fournir la Marine Marchande en équipages et en canoniers, fut l'oeuvre d'un homme, le Colonel CORNELLIE.

Celui-ci a étendu progressivement son rôle en détachant des équipes sur des torpilleurs et des dragueurs de mines français, en vue de la création d'une marine belge.

En 1918, il met en service trois torpilleurs allemands récupérés à Anvers.

Le 28 juin 1919, il va d'office aux Pays-Bas à Hellevoetsluis, récupérer onze autres torpilleurs Allemands et vingt-six petits bateaux allemands qui s'y sont réfugiés. Il les colle sur les bras du Gouvernement, puis est démobilisé. Le Détachement des Torpilleurs, confié en 1918 au Major MUNAUT sera alors commandé à partir du 5 août 1920 par un artiller, le Lieutenant Colonel VANDEPUTTE mais le Détachement sera surtout le fruit des efforts inlassables de l'Attaché Naval français, le Capitaine de Frégate WEVERBERGH. Officier belge détaché à l'Ecole Navale Française en 1900, par LEOPOLD II, il était resté dans la Marine française, devant l'échec des tentatives du Roi pour créer une flotte. Il va tenter après la première guerre, de réaliser son rêve de jeunesse, une Marine de guerre belge, pour de servir son pays d'adoption en faisant de la côte belge le prolongement de la zone d'armée navale du Nord. Quand WEVERBERGH sera rappelé en France en 1923, au moment où le DTM devient le Corps des torpilleurs et marins et prend tournure, le corps, à son apogée, est près de sa fin.

Simultanément on constate que, dès la fin de la guerre, le cadre marin du Dépôt des Equipages a été remplacé progressivement par un cadre d'officiers détachés de l'armée. Presque tous partent avec CORNELLIE. Quatre sous-officiers du Dépôt, anciens marins marchands ou cadets du voilier école engagés en 1914, seront alors nommés officiers en 1920 (renforcés par trois officiers de la Marine de l'Etat dont le Commandant COUTEAUX). Ce seront les seuls en bleu et à porter des appellations de grade marine. Ils sont classés officiers de réserve en 1921 et progressivement mis en congé sans solde. L'éloignement du corps de ses origines marines pour s'intégrer de plus en plus dans l'armée de terre, sera un élément non négligeable de ses difficultés.

### La Flottille du Rhin

En 1918, le DTM tente péniblement de s'organiser à Anvers.

C'est à ce moment, pendant qu'il se débat dans des difficultés sans nombre qu'il est appelé à fournir du personnel pour la flottille du Rhin de l'armée d'occupation.

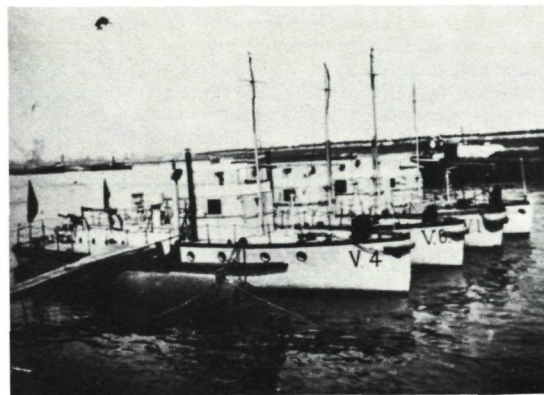
Dès le 19 novembre 1918, le Commandement allié a créé un organe de contrôle du Rhin : la Commission Internationale de Navigation de Campagne (CINC).

Le 11 juin 1919, une Compagnie de Navigation de Campagne (CNC) regroupe le personnel belge de cette CINC dirigée par le Lieutenant Colonel DUMONT. Quelques bâtiments allemands réquisitionnés sont renforcés à partir de juin 1919 par les deux anciennes canonnières belges d'Anvers « Argus » et « Police de la Rade III », internées en Hollande en 1914 et à partir de décembre par huit des vedettes ex-allemandes du Détachement des Torpilleurs et Marins.

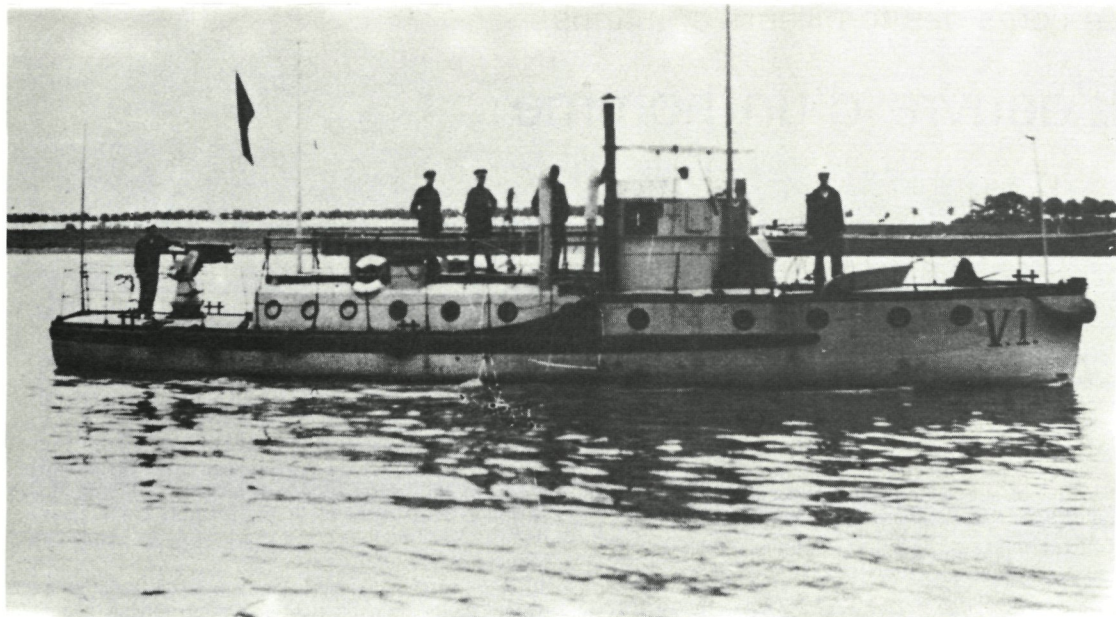
En mars 1920, la flottille belge compte dix-sept bâtiments belges dont cinq seulement en état de service, avec cent trente-huit hommes, plus six remorqueurs et neuf barges allemandes avec leur personnel allemand réquisitionné. Deux flottilles divisionnaires sont à la disposition des deux divisions de l'Armée, composées chacune de deux ou trois remorqueurs et 1 vedette, armés par du personnel allemand également. Le Lieutenant Colonel DUMONT demande à pouvoir remplacer ce personnel par des marins belges.

Le 15 mai 1920, la flottille CINC passe au DTM mais reste contrôlée par la CNC d'Homberg qui adresse à Anvers les demandes en personnel et matériel. Les remorqueurs allemands sont alors libérés et remplacés par cinq remorqueurs des transports par eaux intérieures (TEI) de l'Armée. Le 3 juin, les deux flottilles divisionnaires sont à leur tour cédées au DTM. Le Lieutenant Colonel DUMONT demande cent vingt marins pont et machines, des canons de 37 mm, et des projecteurs. La quatrième section de l'EMA (Etat Major de l'Armée) réclame le passage de la flottille du Rhin aux TEI mais le chef d'Etat-major constate que sa mission n'est pas de transport mais de contrôle, de garde et de combat pour accompagner les forces terrestres. La flottille doit en fait surveiller 176 kilomètres de Rhin divisés en deux sous-secteurs Nord et Sud et cela en collaboration avec une vingtaine de postes de surveillance.

Vue V4, V8 et V1 du C.T.M. Flottille au Rhin ; 1924.







A Vedette V1 sur le Rhin.



A Vedettes belges V6 et V1 sur le Rhin. (Photo Musée de l'Armée, Ref. DE-(b)10.133.)

15 mars 1922, la flottille compte un officier et deux cents hommes détachés du DTM (dont 17 à l'atelier) et cent soixante et un hommes de l'Armée détachés du CINC. Elle dispose de dix-sept vedettes, neuf remorqueurs et un grand bateau à passagers réquisitionné l'«Undine», les canonnières ayant été vendues à la douane belge. Ces unités sont réparties en flottilles divisionnaires Nord et Sud (deux remorqueurs chacune) et flottille CINC.

Ce n'est qu'à cette période que la flottille est constituée en unité responsable envers le DTM, à la disposition opérationnelle du CINC. Devant les difficultés de personnel, la flottille est réorganisée par la DMEH n° Mar/52/21/3 du 22 juillet 1922 qui en réduit l'effectif à cent cinquante hommes (dont quarante recrues à instruire) et dix bateaux soit sept vedettes à deux moteurs V1, 2, 3, 4, 5, 6 et V8 qui doivent arriver d'Anvers, deux vedettes à un moteur (n°s 7 et 9) et l'«Undine», bateau-école. Les autres unités sont renvoyées à Anvers.

La base de la flottille sera Essenberg sous les ordres du

Commandant de flottille, le capitaine MARGRAFF qui succède au Lieutenant DUCHENE. Les flottilles divisionnaires sont supprimées en tant que formation permanente, les unités étant envoyées à Heerdt pour les exercices de soutien à la 8 DI et à Homberg à la disposition du 2 DI. Elles ne devront être reconstituées qu'en cas d'alerte avec quarante embarcations à réquisitionner et cent vingt marins envoyés d'Anvers par le DTM en même temps que quarante-cinq techniciens destinés au service des ponts de bateaux.

Le 17 novembre 1922, le Commandant du DTM profite de la démobilisation de la classe 1920 pour faire ramener les bâtiments en excédant à Anvers, après qu'on ait débarqué en magasin sept canons et septante et une mitrailleuses. Avec cet équipement, les vedettes à deux moteurs seront équipées chacune d'un canon de 37 mm et de deux mitrailleuses sauf les V7 et V9 qui n'ont qu'une seule mitrailleuse lourde et l'«Undine» qui reçoit deux canons de trente-sept et quatre mitrailleuses. Ces unités disposent de trois cent dix-neuf coups par pièce et cinq mille neuf cent trente-cinq coups par mitrailleuse.





Mitrailleuse Maxim sur une vedette.

C'est dans cet état que la flottille prendra part aux opérations d'occupation de la Ruhr déclenchées par les armées belge et française le 11 janvier 1923 en représailles pour le non paiement des dommages de guerre, progressant le long du Rhein-Harn Canal. La flottille sera supprimée lors de la fin de l'occupation.

## Dans la nasse d'Anvers

Le Détachement des Torpilleurs et Marins s'est concentré tout naturellement à Anvers où avaient été amenés les bâtiments allemands repris en Hollande. Son problème majeur sera de sortir de la nasse où elle était ainsi enfermée par le Traité de 1839.

Il ne pourra se développer qu'une fois sorti de là et regroupé à Bruges.

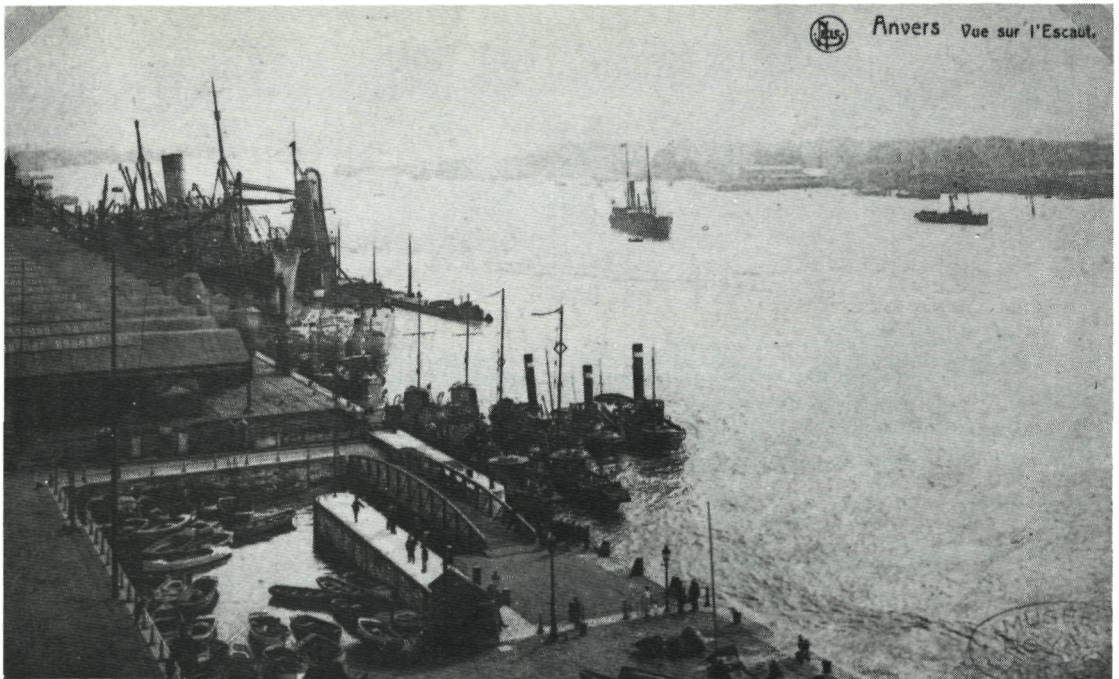
Le 1<sup>er</sup> septembre 1919, un Arrêté Royal crée le Détachement des Torpilleurs et Marins.

Le 7 novembre 1919, le major CRABBE, Commandant de la Compagnie des Torpilleurs du génie de l'Armée expose les difficultés que rencontre le Détachement à s'installer à Anvers. La première et deuxième compagnies sont dans les baraquements en décomposition à la troisième darse. Le Fort Sainte Marie lui est attribué mais les atterrages et amarrages en sont dangereux, ce pourquoi le major demande l'affectation au DTM d'une grande caserne et du Fort de Cruybeke pour y regrouper toute la flottille à l'abri des vents d'ouest.

Le 19 novembre 1919, le Ministre de la Guerre annexe à la Compagnie des Torpilleurs du Génie, le Détachement des Torpilleurs et Marins. Le personnel du Dépôt des Equipages constituera l'ensemble de la nouvelle unité.

Le 24 décembre 1919, une troisième section « Marine- Défense de la Côte » est créée à l'Etat Major de l'Armée (EMA). Dès ce moment et cela en accord avec le Ministre de la Guerre, le déplacement du Détachement à Zeebruges et l'élaboration d'un statut sont considérés comme les premières mesures à prendre en même temps que l'envoi de stagiaires en France. Le Commandant d'artillerie DECARPENTRIE, le Capitaine CHOME et le Lieutenant VANDEVELDE seront embarqués pour un an sur le croiseur école « Jeanne d'Arc », le Lieutenant PIRNAY et neuf hommes partent en 1920 pour onze mois dans la flotte sous-marine à Toulon ; l'EMA songe en effet alors encore à reprendre deux sous-marins allemands qui se révéleront en définitive hors d'usage.

D.T.M. à Anvers. (Ph. Musée de l'Armée.)





En 1920, le Détachement compte neuf torpilleurs de cent cinquante tonnes, les A 5, 8, 9, 11, 16 et 20 désarmés et en mauvais état, cinq torpilleurs de deux cent cinquante tonnes, soit les A 42, en très mauvais état, 43 et 29 et deux en service, les A 40 et A 47, vingt-six vedettes, mouilleurs de mines et remorqueurs dont onze sur le Rhin en Allemagne et deux, dont la V 48 à Ostende en mars 1920. Les unités sont dans un état lamentable, les bouchons de cylindre, les magnetos, les transmissions et même les tuyauteries ont disparu, volés. Seuls dix seraient aptes à appareiller. Selon un rapport du Général MAGLINSE le 19 février 1921 « Tout ce qui était mobile et enlevable a disparu des bâtiments flottants dépourvus d'un équipage régulier. Si l'on peut dire que ce pillage est actuellement arrêté, c'est grâce à une surveillance très absorbante... Les gardes et contrôles nombreux constituent une entrave sérieuse pour le bon rendement de l'instruction du personnel »

Les effectifs s'élèvent à mille deux cent quarante-sept hommes en décembre 1920. Il y a vingt-cinq officiers dont vingt détachés de l'Armée et sept cents engagés à long terme. Deux cents hommes sont sur le Rhin.

Les hommes sont répartis entre la première Compagnie de Dépôt et de Matériel, une Compagnie de Formation des Recrues et une Compagnie de Personnel apte à naviguer sur les torpilleurs.

Le premier des ces détachements est dans des baraques pourries de la Darse III où sont amarrés les navires non commissionnés.

Les deux autres Compagnies tournent en ronds jusqu'à ce qu'on leur trouve une caserne. Ce sera une vieille usine désaffectée à BURGHT. Selon le rapport mensuel de décembre 1920, neuf cent septante-sept hommes doivent encore être en service ; vingt-quatre sont devant le Conseil de Guerre, quarante-cinq sont déserteurs, vingt-trois malades. Le rapport est optimiste dans sa sécheresse.



Plage arrière d'un torpilleur de 250 tonnes du CTM. ▲  
(Photo Musée de l'Armée.)

#### Uniformes du Corps des Torpilleurs et Marins.





« Les vivres sont de bonne qualité. Les hommes sont très satisfaits du ménage » qui fournit trois repas variés dont deux avec viande et pommes de terre. « Les baraquements sont satisfaisants. L'habillement (qui reprend pratiquement les uniformes français avec pompon bleu) est en bon état. » Sur le terrain, l'année 1920 est cependant difficile. Les baraques de la Darse III se déginglissent et seront définitivement inhabitables en mars 1921, sauf trois ateliers et magasins. Les cinq torpilleurs en état de marche sont au Steen mais on les en chasse constamment pour libérer un quai et ils doivent chercher à s'amarrer où la ville veut bien. Les navires désarmés sont perdus parmi les cargos au chômage à la Darse III. On y vole constamment. Des marins militaires s'envoient travailler à la journée dans le civil dès l'appel terminé.

Le 1 mars 1920, le Général MAGLINSE, chef d'Etat Major, a donné son accord pour le transfert au Fort de Cruybeke, mais le Ministre de la Guerre y est opposé parce que ce fort sert de dépôt à cinq cents tonnes d'explosifs. Le Ministre achète alors l'usine de linoléum désaffectée de BURGHT et le transfert est décidé pour le 6 septembre 1920. La première Compagnie s'y installe le 2 novembre 1920. Le Commandant du DTM demandera aussitôt de pouvoir construire deux baraques type lazaret dans la cour bourbeuse vu le manque de locaux pour trois compagnies, afin de loger les sous-officiers et les salles de cours. L'usine entourée d'un simple fil de fer demande à son tour des gardes nombreuses. Les anciens ateliers aux plafonds élevés (dix-sept mètres) rendent les chambres inchauffables. Les dépôts qui doivent quitter les baraques en ruine de la Darse III s'installeront à leur tour au Fort de Steen en février 1921. On ne peut y loger que deux cents hommes. Trente autres devront se caser au Pavillon d'entrée. Les navires bloqués par la frontière hollandaise que le Gouvernement leur interdit de dépasser pour éviter les incidents avec les Pays-Bas, s'entraînent sur quelques kilomètres de fleuve, ce qui les limite à quelques exercices, avec l'aviation à Tamise, ou de défense fluviale.

## Le programme de développement

L'attaché naval français, le Capitaine de Corvette (puis capitaine de Frégate) WEVERBERGH apporte tout l'appui possible à la force.

Il se préoccupe de l'encadrement. Le 15.1.1921, il lance un appel à l'aide à Paris : « Les cadres de gradés ne présentent pas actuellement les qualités indispensables pour assurer une direction sérieuse des équipages et une navigation sûre. L'instruction technique des équipages est totalement à faire... Pour manoeuvrer, il faut appeler un détachement attaché à la base de transit... Il n'y a pas de règlements propres et l'Administration d'un groupe naval sur les mêmes bases qu'un régiment de l'Armée ne peut donner que des catastrophes ». WEVERBERGH fait, en attendant, officieusement aider le Détachement par les équipages de deux chasseurs de sous-marins français qu'il maintient à Anvers comme façade de leur assistance militaire mais qui n'appareillent plus.

En décembre 1920, le Général ARNOULD, Inspecteur Général de l'Artillerie et le Colonel VANDEPUTTE rencontrent à Paris l'Amiral français SALAUN, Chef d'Etat-Major. Sans diplomatie, l'Amiral leur parle de la défense côtière belge comme d'un sous-secteur de ZAN français et les deux officiers belges en sont refroidis, mais le Ministre de la Guerre, Monsieur DEVEZE, malgré les décisions d'économie et le prix à payer de deux mille francs d'indemnités mensuelles pour chaque officier et mille francs pour les autres, décide de maintenir la demande d'un renfort de la mission navale française le 17 février 1921.

Le 1 septembre 1921, la Belgique renouvelle sa demande

d'aide d'une mission française. WEVERBERGH, deux officiers et deux sous-officiers sont alors désignés officiellement.

C'est le 10 mai 1922 que trois officiers, onze officiers marins et neuf quartiers-maîtres seront enfin mis à la disposition de la Belgique. La réalisation du programme Weverbergh peut s'accélérer.

Le 9 février 1921, WEVERBERGH, officiellement attaché à la IIIe section « Défense de la Côte » de l'EMA, rue Léonard de Vinci à Bruxelles a exposé au Général MAGLINSE (Chef d'EMA), au Colonel VAN DE PUTTE et au Colonel HENIN de l'EMA son plan de développement du DTM 1921-1934.

Le programme A. 1921-1925 serait consacré à la remise en état du matériel, l'abandon d'Anvers et l'installation à Bruges, l'entraînement à la mer, la formation d'un statut du personnel, l'achat d'un navire-école, la création d'une flottille de dix chalutiers dragueurs, d'une artillerie de côte et d'une base aéronavale.

Le programme B. 1926-1929 verrait l'acquisition de moniteurs, contre-torpilleurs et croiseurs.

Les programmes C et D de 1929 à 1934 complèteraient la flotte par douze hydravions, trois mouilleurs de mines et quatre cent cinquante mines de barrage.

Les effectifs passeraient de mille quatre cent quarante-cinq hommes en 1921 à neuf mille sept en 1934 et d'un budget de trente-quatre millions en 1922 (au lieu de deux millions six cent cinquante-cinq mille en 1921) à quarante-huit millions en 1934.

Le Commandant WEVERBERGH développait longuement la nécessité de faire de Bruges la principale base navale belge autour des abris bétonnés dans lesquels les Allemands avaient investi quatre cents millions de Marks, avec cent cinquante mètres de quai à Zeebruges. Ainsi sont posées les conditions préalables de la survie de la flotte.

## Bruges devient base principale

La Compagnie des Installations Maritimes de Bruges s'oppose de toutes ses forces à ce transfert. Le 20 décembre 1922, elle cédera finalement quand même la Darse I pour cinq ans moyennant un loyer annuel de dix mille francs. Le DTM convient par contrat du 27 décembre 1922 de faire draguer la passe et de faire enlever quarante mille mètres cubes de sable (coût cent nonante deux mille francs) pour faire entrer un croiseur de 7,80 de tirant d'eau. WEVERBERGH a en effet mené rondement l'application du programme A.

Il a demandé le 25 avril 1921 le prêt d'un croiseur français.

Le 27 mai 1921, la Marine française a offert de prêter le croiseur « D'Entrecasteaux », qui a été accepté le 25 octobre 1922. Aussitôt sa remise en état commence. Il y en a pour six mois. Le bâtiment est prêté gratuitement et la France enlève l'artillerie et les hélices, repeint, refait l'installation électrique. L'Etat belge paie l'aménagement d'une chaudière auxiliaire (cent quarante mille francs), achète septante plats pour six hommes chacun (de trois mille francs), huit cents hamacs (cinquante-deux mille francs), cinquante cirés à dix-huit francs, cinquante vareuses à vingt-cinq francs, etc... Dès que la passe sera aménagée, le croiseur pourra être amené.



Le 24 mai 1923, le Colonel RENAUX qui a repris le commandement du DTM en 1922, et le Commandant WEVERBERGH appareillent de Brest à la traîne de deux remorqueurs français avec le croiseur que le Commandant DECARPENTRIE et soixante hommes ont pris en main depuis avril.

Le 28 mai, le croiseur mouille dans la Darse I à Bruges et le 30 il est transféré sous pavillon belge.

Trois jours après, commence l'organisation de la rade. Coup sur coup, WEVERBERGH rédige une série d'instructions sur le service, impose l'amélioration des tenues, la suppression des tenues bigarrées et sales, l'obligation de

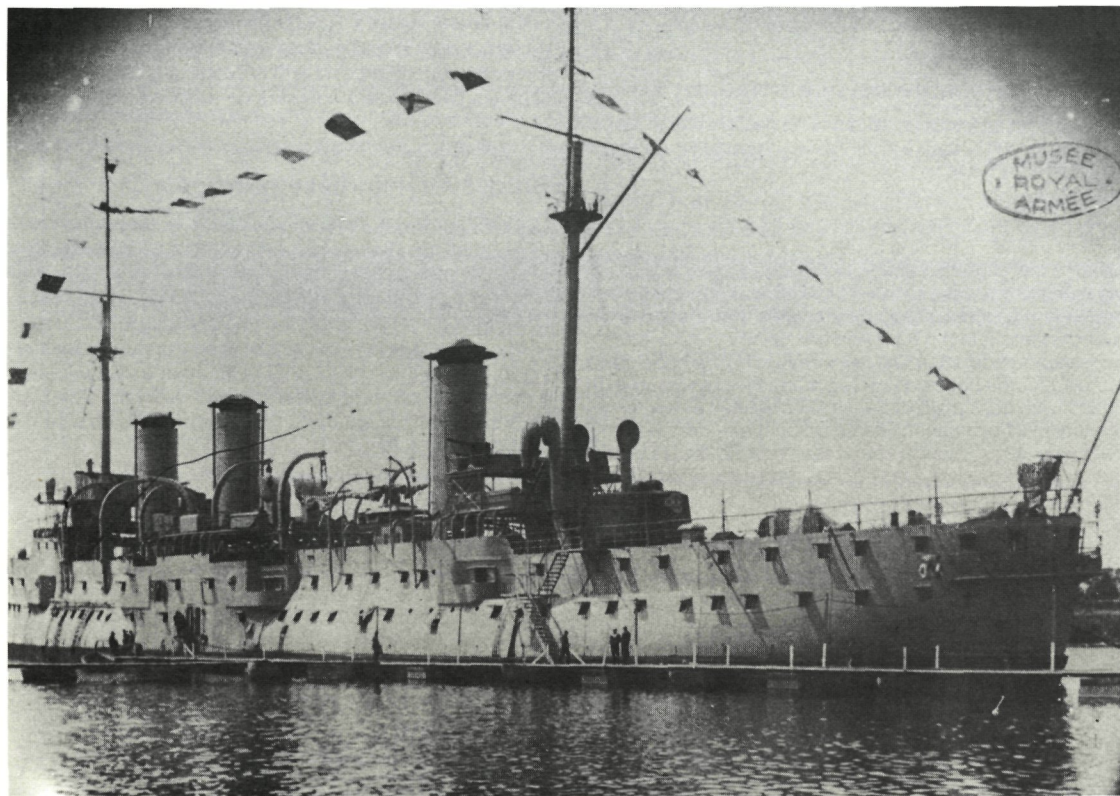
se laver tous les jours.

Le 15 juin 1923, le Colonel RENAUX édicte l'ordre n° 1 sur le service à bord. Les autres suivent à cadence rapide.

Le 5 juillet, les deux Compagnies de formation qui étaient à Beverloo depuis qu'on avait constaté l'inadéquation de la caserne de Burght en février 1922 arrivent par train. L'EMA s'occupe alors de faire rallier le reste du DTM encore à la Darse III d'Anvers, dont le Capitaine de port exige la libération.



Le d'ENTRECASTEAUX et les torpilleurs de la belge à Bruges. (Photo Musée de l'Armée.)





## Les flottilles d'Anvers rallient Bruges

Dès que le prêt « D'Entrecasteaux » a été demandé, à partir du 10 juin 1921, la diplomatie belge s'est efforcée d'obtenir l'aménagement du Traité du 19 avril 1839 qui empêche les navires de guerre belges de remonter l'Escaut d'Anvers vers la Mer. En fin 1922, l'échec des négociations à Lucerne est patent et l'EMA s'efforce d'étudier le transfert des navires bloqués à Anvers par les canaux. Il établit avec les chemins de fer un programme de rehaussement ou levée des ponts.

Le 27 septembre 1923, le torpilleur A.5 teste le passage.

Le 22 octobre 1923, les torpilleurs de deux cent cinquante tonnes A.29, 40, 42, et 47 quittent Anvers en deux trains remorqués respectivement par les remorqueurs « Ostende » et « Belgique » du DTM, précédés d'un marin cycliste qui règle les levées des ponts entre Gand et Steenbrugge.

Le 31 octobre 1923, le Colonel RENAUX télégraphie à l'EMA : « deuxième escadrille bien arrivée port de Bruges ».

Le 22 novembre 1923, il reste vingt-trois unités à Anvers, les torpilleurs A.1, A.3, A.11 et V.8 à Cruybeke, les A.2, A.9 et le « Torpille » amarrés au Duc d'Albe, les « Ostende », V.B., V.12, V.4 à Sainte Anne, les A.43, A.28, A.8 « Marcella », « Hainaut », « Belgique », « Wilma », V.14, V.11, V.7, V.51 et V.25 à la Darse III sous la responsabilité du Commandant CHOMÉ et du Lieutenant GERARD.

Le 23 janvier 1924, l'EM du CTM (le DTM est devenu Corps des torpilleurs et marins CTM, le 19 octobre 1923) quitte le 16 rue Belliard à Anvers et s'installe sur le croiseur.

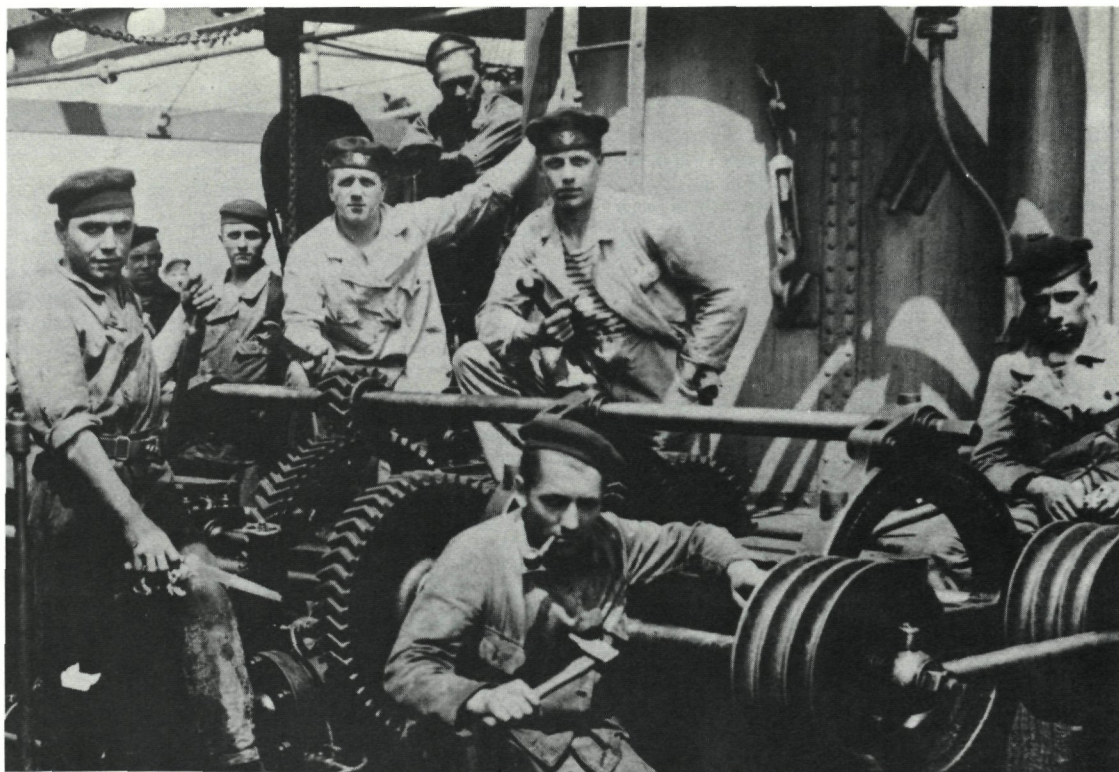
Désormais la vie sur la rade de Bruges comme l'entraînement seront strictement inspirés de la vie sur une rade française.

Les bâtiments les plus dégradés sont abandonnés. Le Commandant du « D'Entrecasteau », le Commandant DE CARPENTRIE fait fonction de commandant supérieur de rade et les deux officiers de garde du croiseur, (un belge doublé d'un français), donnent les ordres aux torpilleurs pour le service général.

La flottille des torpilleurs est divisée en deux escadrilles, le commandant de flottille, commandant également la deuxième escadrille.

La première escadrille est composée de cinq petits torpilleurs de cent cinquante tonnes. Elle est mouillée à poste d'amarrage sur les bouées blanches de la ligne des Corps Morts Ouest. La deuxième, constituée des cinq grands torpilleurs dont un à effectif normal est amarrée à la ligne des bouées rouges Est. Chaque escadrille compte un torpilleur à effectif normal (deux officiers et vingt-huit hommes sur les deux cent cinquante tonnes, deux officiers et vingt-six hommes sur les cent cinquante tonnes), les quatre autres unités étant en disponibilité armée (un maître et seize hommes). L'EMG de flottille compte deux officiers de pont et deux officiers mécaniciens. Les effectifs totaux embarqués sur les torpilleurs sont ainsi de cent quatre-vingt-neuf hommes plus deux infirmiers. Le croiseur fournit l'eau. Le personnel des deux escadrilles fournit les gardes de l'enceinte extérieure. Chaque torpilleur est commandé par un premier maître. C'est plus la vie de garnison avec de nombreux exercices sur rade que la vie d'escadre.

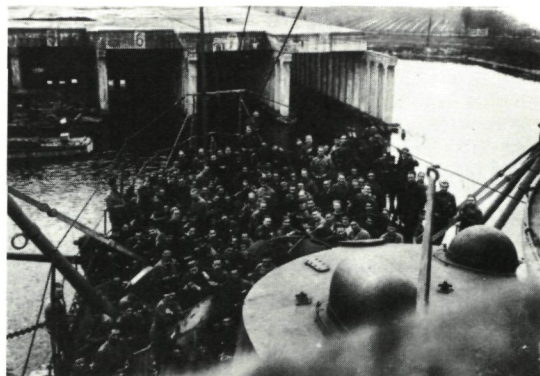
▼ Elèves mécaniciens du CMT à bord du d'ENTRECASTEAUX.







▲ Ecole d'embarcation en rade de Bruges.



▲ Hommes sur la plage arrière du d'ENTRECASTEAUX - Corvée épluchage des pommes de terre.

(Photo Musée de l'Armée.)

Les inspections se succèdent tout au long de la semaine : le linge le lundi, le matériel le mardi, les sacs le jeudi, le personnel le samedi. Le soir, les permissionnaires sont amenés à bord du croiseur soit par un youyou soit par un canot et partent à terre après inspection sur le croiseur. De leur côté les vedettes sont constituées en trois sections de trois et une vedette hors rang, la seule en service en temps de paix. Sur les trois remorqueurs, un seul est à effectif normal. Les effectifs complets du corps s'élèvent à neuf cent deux hommes.

Le 12 mars 1924, le A.42, sous le commandement du Lieutenant français MADELIN, fait sa première sortie Bruges-Ostende.

Les tenues se complètent de cirés, de bottes, le 7 décembre 1924, pour remplacer le paletot peu adéquat par gros temps. Les hommes travaillent en tenue de toile grise.

L'EMA commande le 11 décembre 1924 quinze torpilles en France pour rééquiper les torpilleurs.

## La crise des effectifs

Depuis le 12 juillet 1920, les marins embarqués ont touché une indemnité journalière variant de dix francs (sous-officier Commandant de torpilleur) à trois francs cinquante pour les matelots. L'extension à tout le personnel a été bloquée le 1 octobre 1923. Mais en 1923, le problème des effectifs se fait sentir, le service du croiseur absorbant à lui seul trois cent quinze hommes au minimum. Le 12 octobre 1923, le Colonel RENAUX se plaint de ne plus disposer que de trente-huit quartiers-maîtres et matelots volontaires et nonante-trois miliciens. Il reçoit deux cent cinquante miliciens en 1920, trois cents en 1921, trois cent soixante en 1922, cinq cent quatre en 1923 et cinq cent huit en 1924. Le 8 avril 1924, il ne va recevoir que cent quatre-vingt-deux hommes dont quarante à envoyer aussitôt sur le Rhin. Il se plaint d'avoir trop de cultivateurs, trop d'employés et cela pour trop peu de temps. Sur un an, il ne peut constituer ses équipages. Il y a deux levées par an. Il se plaint à l'EMA le 12.10.1923 : « Sur les deux demi-contingents, l'un frotte et nettoie pendant trois mois tandis que l'autre s'instruit ». Il faudrait deux ans de service. Les deux compagnies de formation comptent chacune cent dix hommes (première compagnie pont, deuxième compagnie machines).

Les unités ne peuvent guère fonctionner que comme caserne de la garnison de Bruges faute de personnel instruit. Au moment d'une démobilisation comme le 21 novembre 1923, il reste sur le croiseur dix quartiers-maîtres, cent deux matelots et neuf clairons alors qu'il faut déjà cinq factionnaires pour une garde de quinze hommes et septante et

un homme pour la moindre manœuvre. Il reste trois quartiers-maîtres et quatre matelots par torpilleur !

Le 29 novembre, la flottille d'Anvers démobilise cent trente hommes ; on lui en envoie dix-sept pour les remplacer... Le même jour, le capitaine de frégate GUIBERT établit pour le Colonel RENAUX le décompte du minimum de personnel embarqué nécessaire.

Ajouton qu'il y a une majorité de Flamands. Sur la levée de 1923, il y a cent dix-huit Anversois, septante-huit Ostendais pour vingt Carolorégiens.

## La veillée

Les torpilleurs font de courtes missions côtières. Le 15 août 1924, un torpilleur est envoyé à Calais. Le Lieutenant de Vaisseau FAY propose des modifications de tenues « en fonction de l'expérience acquise ces derniers mois pendant lesquels des bâtiments ont pris la mer (1 août 1924) L'utilité d'une deuxième coiffe, d'un deuxième jersey est évoquée.

La consommation est établie sur base d'une activité de douze heures par jour pour des 4/5 torpilleurs le 12 juin 1926 (combustibles trois cents kilos de charbon heure ou neuf cent vingt kilos de mazout).

Sur la rade de Bruges, la vie continue en 1924, 1925 et 1926 inspirée des instructions envoyées par WEVERBERGH au Lieutenant FAY, Chef de la mission française sur le croiseur. Le 3 juin 1923, Le Lieutenant Colonel FABRY devient chef de corps au début de 1924.

L'escadrille des vedettes est commandée par un officier de marine de l'Etat, prêté au CTM, le Commandant COUTEAUX, officier chargé en outre de la remise en état des unités. Entré à la Marine de l'Etat en 1923, officier sur le transport de troupes LEOPOLD II en 1914 puis sur le « Rapide » dans l'escadre française de la Méditerranée en 1916 et enfin à l'Etat-Major de l'Amiral KEYES, le Commandant COUTEAUX est qualifié dans son dossier personnel de « marin très intelligent, très instruit, d'une éducation soignée, d'un dévouement absolu ».

Le Major FABRY, commandant en second, succède au Colonel RENAUX en 1924. Le Commandant CHOME commande l'escadrille des torpilleurs de deux cent cinquante tonnes et le Lieutenant VAN DE VELDE celle des cent cinquante tonnes, le Capitaine MARGRAFF la flottille du Rhin. Les deux premiers sont des artilleurs ayant fait un an de stage sur le croiseur français « Jeanne d'Arc ». Le troisième est un Capitaine du troisième Carabiniers cyclistes qui sera tué durant la deuxième guerre. Le Corps est maintenant bien organisé. Mais le CPF WEVERBERGH a été rappelé en France le 16 septembre 1923, sa mission



accomplie. Son successeur, le CPF GUIBERT va continuer sa tâche de tuteur du CTM mais il va bientôt se heurter à une réorientation de la politique militaire belge. Le Général MAGLINSE était un fervent défenseur du CTM. Il s'intéressait au moindre détail du CTM, intervenait pour toutes ses demandes, fût-ce de brosse à dent. Son successeur, le Général GALET veut mobiliser toutes les ressources et tous les effectifs pour la nouvelle ligne de fortifications. En 1926, il reste deux escadrilles de quatre torpilleurs et une des trois vedettes. Le CTM ne coûte toujours qu'à peine trois millions et demi par an. Il est quand même supprimé par A.R. du 9 juillet 1926 pour prendre effet le 31 mars 1927. La Compagnie des Installations Maritimes de Bruges dénonce le bail de la Darse I en octobre 1927 pour s'achever le 31 décembre 1928.

La mission militaire française est renvoyée en France presque en catastrophe, vite, vite car elle coûte à l'Etat belge vingt deux mille francs par mois de soldes et seize mille fr d'allocations. Par conséquent, on renvoie le croiseur « D'Entrecasteaux » à Cherbourg dès le 21 janvier 1927. Le mois suivant la Belgique cesse de payer les marins français qui l'ont ramené.

Les officiers du CTM rejoignent leurs régiments.

Le 30 novembre 1927, le Colonel Intendant ALARDIN relève que le DTM comprend encore vingt sous-officiers, sept quartiers-maîtres et dix-huit matelots. Il ne veut pas créer des dépenses pour réparer leurs effets et propose de les habiller en kaki mais l'EMGA refuse : il reste suffisamment de stocks. Les derniers marins chargés de la liquidation resteront en bleu



## WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen : energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal.

Om de vooruitgang te kreëren.



ESSO BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.

---

# N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon

## S.A. Dragages Decloedt & Fils

11, Franklin Rooseveltlaan - Av. Franklin Roosevelt, 11

1050 Brussel - 1050 Bruxelles

Oostende 059 / 32 17 89 - Ostende

Brussel 02 / 649 00 63 - Bruxelles

Zeebrugge 050 / 54 41 86 - Zeebruges

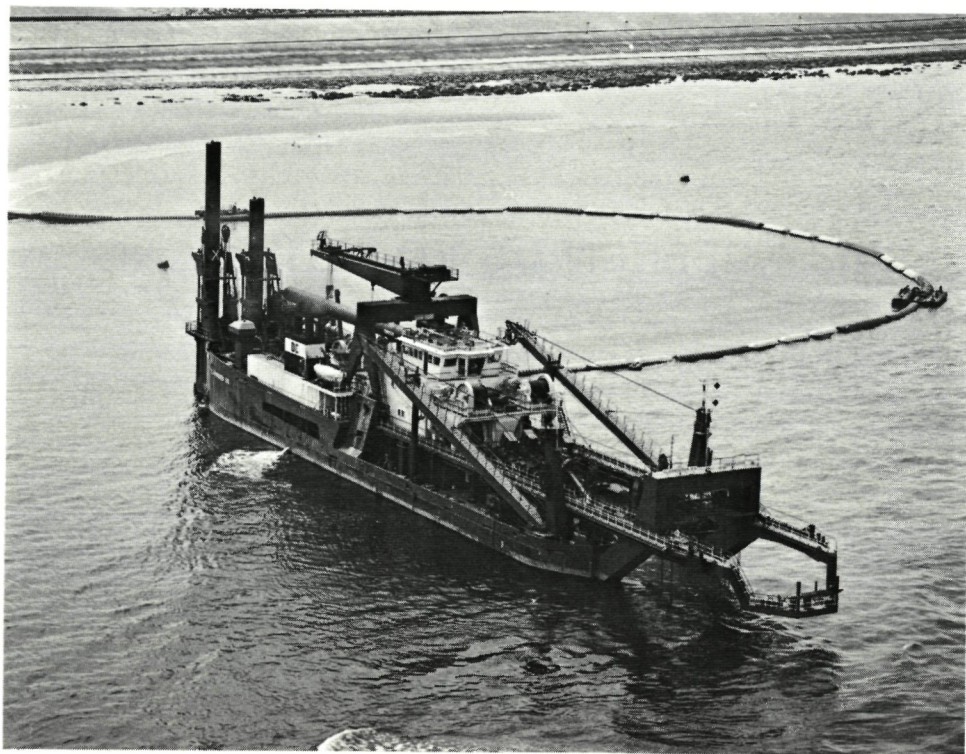
Telegram (Brussel) - Télégramme (Bruxelles)

**DRACLOED**

Telex - Télex

24510

**VLAANDEREN XIX**



Cette DRAGUE SUCEUSE à DESAGRAGATEUR AUTOMATIQUE est la première de ce type en BELGIQUE et est une des plus puissantes au monde. Elle participe à la réalisation de l'extension du Port de ZEEBRUGES.

Longueur  
Largeur  
Tirant d'eau  
Puissance  
Profondeur de dragage  
Vitesse  
Ø tuyau d'aspiration  
Ø tuyau de refoulement

97,50 m  
18,50 m  
4,80 m (max.)  
16.200,00 cv  
30,00 m  
9 nœuds/knopen  
0,90 m

Deze ZELFVARENDE ZEEGAANDE CUTTERZUIGER is de eerste van haar soort in BELGIE en één van de grootste ter wereld. Ze werkt aan de havenuitbreidingswerken van de Haven van ZEEBRUGGE.

Lengte  
Breedte  
Diepgang  
Vermogen  
Baggerdiepte  
Snelheid  
Ø zuigleiding  
Ø persleiding



# De zee en de kunst

## De scheepsportrettisten (I)

Door Norbert HOSTYN, Licentiaat Kunstgeschiedenis, Conservator Stedelijke Musea Oostende

### Inleiding

De «scheepsportretten» vormen een heel specifiek genre binnen de 19de eeuwse marineschilderkunst. En, zoals zal blijken, speelden enkele Belgische kunstenaars een voorname rol in het genre.

Deze schilderijen zijn, zoals de naam het treffend omschrijft, werkelijk «portretten» van bestaande schepen: exacte, gedetailleerde uitbeeldingen van vaartuigen, veelal in profiel. Artistieke overwegingen waren in dat genre van ondergeschikt belang. Toch stralen scheepsportretten een onbetwistbare charme uit.

Scheepsportretten werden bijna uitsluitend op bestelling gemaakt, doorgaans in verscheidene exemplaren. Kapiteins en andere zeelui bestelden ze voor zichzelf en voor hun familieleden die met het portret een soort constante aanwezigheid van hun «broodwinning» in huis hadden. Reders versierden niet zonder enige trots hun kantoren met portretten van de schepen die hun vlag voeren, scheepsbouwers hingen portretten op van de vaartuigen die bij hen van stapel waren gelopen. Ook dienden ze als «ex-voto». Het schilderen van scheepsportretten was een zeemansgebruik dat algemeen verspreid was in zowat alle belangrijke havens ter wereld. De procédés waren de goedkope aquarel en de duurdere olieverf. Maar ook het achterglaszchilderen, een heel speciaal procédé, was in trek. Hierbij ging de kunstenaar eigenlijk op een totaal omgekeerde wijze te werk dan bij het olieverfschilderen. De verf werd aangebracht op een glasplaat op de zijde die de achterkant moest worden. De schilder begon met de detaillering zoals de lijnen van de romp, tuig, zeilen: daarover schilderde hij de schaduwpartijen en tenslotte de dominerende achtergrondtinten. Dit procédé bracht met zich mee dat vergeten details naderhand niet meer konden bijgeschilderd worden.

Het resultaat werd bekeken langs de niet-beschilderde zijde dus de voorkant van de plaat. Oostende en later ook Antwerpen, waren centra waar het genre van het scheepsportret een bloei kende. In de achterglastechniek golden kunstenaars als Wenzeslas Wieden (Langenau 1769 - Oostende 1814), Petrus Nefors (Oostende 1790 - 1876: tot voor kort enkel gekend onder zijn initialen P.N.), Francois Meseure (1772) en Petrus-Cornelius Weyts (Gistel 1799 - Antwerpen 1855) als uitblinkers.

John-Henry Mohrmann (San Francisco 1857 - Bloomsbury 1916) die te Antwerpen werkte, was hier de belangrijkste en meest produktieve scheepsportrettist in olieverftechniek.

Met de opkomst van de fotografie ondervond het schilderen van scheepsportretten van langsom meer concurrentie. De foto immers, kwam nog meer dan olieverf tegemoet

aan de wensen van deze soort cliënteel. In ons land leverden fotografen als Maurice Anthony en Arthur Pottier puik werk op dat vlak.

We kunnen stellen dat de Belgische scheepsportrettisten uit de 19de eeuw en het begin van de 20ste eeuw anno 1984 erg goed gekend en beschreven zijn. Het was collega J. VAN BEYLEN van het Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen die jaren geleden die gigantische taak op zich heeft genomen. Zijn noeste zoeken resulteerde in tal van gepubliceerde tussenstudies - uiteindelijk in een expositie in het ruim van «zijn» sleepspits «Lauranda»-annex Nat. Scheepvaartmuseum (1981-1982). Een degelijke expo die een degelijke, royaal geïllustreerde catalogus meekreeg. (1)

Ondergetekende wijdde op zijn beurt heel onlangs in «Schilders van de Zee», eerste aflevering van «Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen 1984» ruime aandacht aan dit zo essentiële aspect van onze nationale marineschilderkunst.

Nu, na deze korte inleiding de weg voor de lezers van «Neptunus» enigszins geëffend is, het overzicht van de diverse kunstenaars.

En om te beginnen: de «Oostendse groep» met Wenzeslas WIEDEN, François-Laurent MESEURE, Petrus NEFORS, E. DEVRIESE, Emile VANHESTE, Petrus-Cornelius WEYTS en wellicht ook C. BAERVOETS:

WENZESLAUS WIEDEN

*Geboren te Langenau in Silezië anno 1769.*

*Overleden te Oostende op 29 september 1814.*

*Was gehuwd met Joséphine-Thérèse VERMEIRE.*

*WIEDEN was te Oostende als glashandelaar gevestigd, Langestraat 4.*

Wenzeslaus WIEDEN woonde in 1802 al te Oostende. Over de periode in zijn leven voor 1802 is niets met zekerheid geweten.

Hij is tot nog toe de vroegst gekende te Oostende werkende scheepsportrettist in achterglastechniek en meteen de «vader» van het genre in Vlaanderen.

Van WIEDEN zijn heel wat scheepsportretten in achterglastechniek gekend, doorgaans van uitstekende schilder-technische kwaliteit.

Hij monogrammeerde zijn werken met de initialen W.W. of voluit.

(1) Vlaamse maritieme achterglaszchilderijen (tentoonstellingscat.), Antwerpen (Nationaal Scheepvaartmuseum), 1981 (met verdere bibliografie)

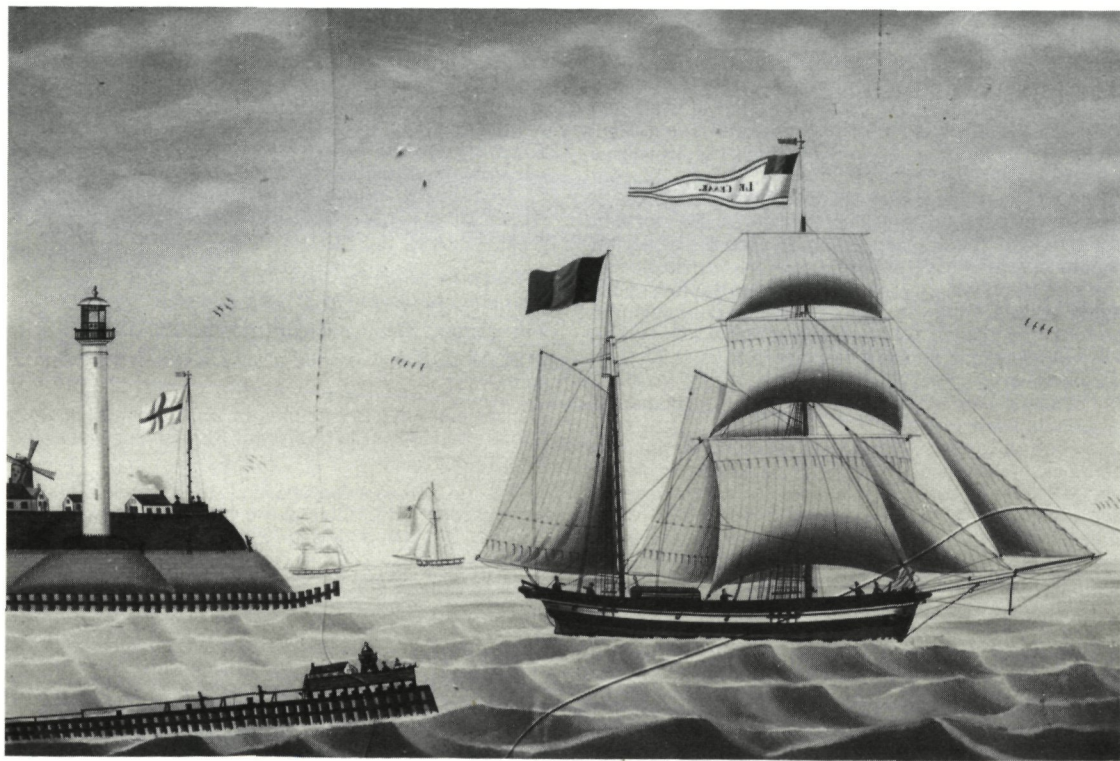




A Wenzeslaus WIEDEN - «Een korvet zeilt de haven van Oostende binnen».

Achterglas 60 x 35 cm - 1814 - Antwerpen - Nationaal Scheepvaartmuseum.

WEYTS - «Le César» Oostende - Museum Schone Kunsten. ▼





François-Laurent MESEURE

Geboren in 1772; geboorteplaats onbekend.

Gehuwd met Isabella-Clara VERGAUWE.

Overlijdensplaats- en datum eveneens onbekend; maar blijkens de dateringen op zijn werken was hij actief tot in 1860.

Woonde in het begin van de 19de eeuw te Oostende.

Van MESEURE zijn meerdere achterglasschilderijen gekend, zowel scheepsportretten als uitbeeldingen van historische maritieme feiten.

Het Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen bezit een viertal werken van MESEURE:

— «De Franse linieschepen 'Gaulois' en 'Mont Blanc' onder het bevel van Vice-admiraal Charles MAGON in de Baai van Fort Dauphin in 1802» (getekend en gedateerd 1808)

— 2 taferelen voorstellende «De Engelse vloot nabij Cadix in 1814» Eén exemplaar omstreeks 1815, het tweede is gemonogrammeerd en gedateerd 1849.

— «Het linieschip 'Duke of Wellington'» (1860)

Petrus NEFORS

Geboren te Oostende op 12 augustus 1790 als zoon van Petrus NEFORS & Anne BARDON.

Huwde te Oostende op 28 mei 1817 met Jeanne VALCKE uit Oostende.

Huwde een tweede maal op 17 oktober 1832 met Amalia OLIEU uit Oostende.

† Petrus NEFORS - «Mathilde».

Overleden te Oostende op 3 maart 1876.

Hij had 4 zonen: Petrus-Franciscus (°Oostende, 1817), Leon-Leopold (°Oostende, 1838), Edouard (°Oostende, 1843) en Petrus-Jan (°Vlissingen, 1845).

Tot in 1981 kende niemand meer de juiste identiteit van P.N., de kunstenaar die met deze initialen églomise- scheepsportretten ondertekende.

Toen ontdekte J. VAN BEYLEN, gewezen conservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen een achterglas-scheepsportret, nl. dat van de topzeilschoener «Persévérance» (ca. 1832), voluit getekend Petrus NEFORS. Op basis van stijlvergelijking konden de anonieme «P.N.'s» ook aan die Petrus NEFORS toegeschreven worden.

Van P.N. is heel wat werk bewaard gebleven:

— «De Oostendse schoenerkorf «Le bien venu», schipbreuk lijdend op de rede van Danzig» (1836) (privéverzameling)

— «De reddingsboot «Little Kitty», kapitein John Night van Margate, snelt een Engelse brik in nood ter hulp tijdens een storm» (privéverzameling)

— «Het overvaren van de Engelse kotter «Camelion» door het Engelse oorlogsfregat H.M.S. «Castor» ter hoogte van Dover - 27 augustus 1834» (privéverzameling)

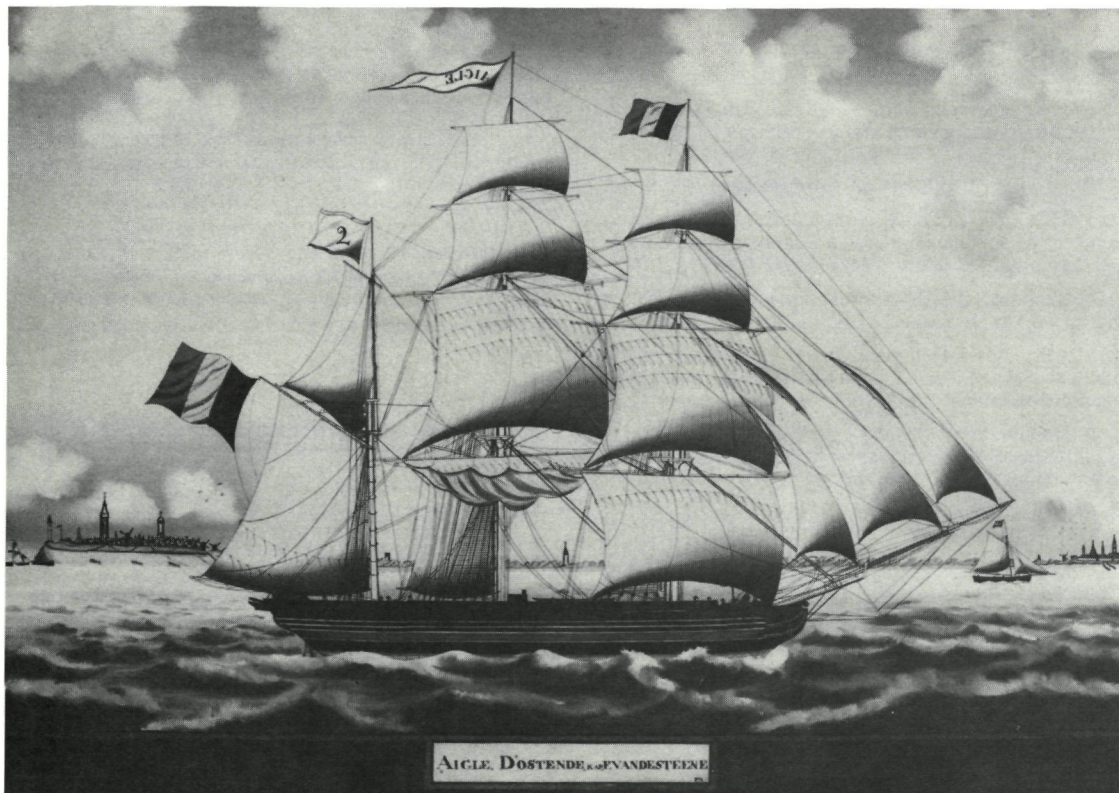
— «Portret van de Engelse schoenerkorf «Symmetry» van Coole, kapitein Brashaw, zeilend voor de Vlaamse kust ter hoogte van Oostende» (privéverzameling)

(Kiel - Verzameling G. BRUHN)



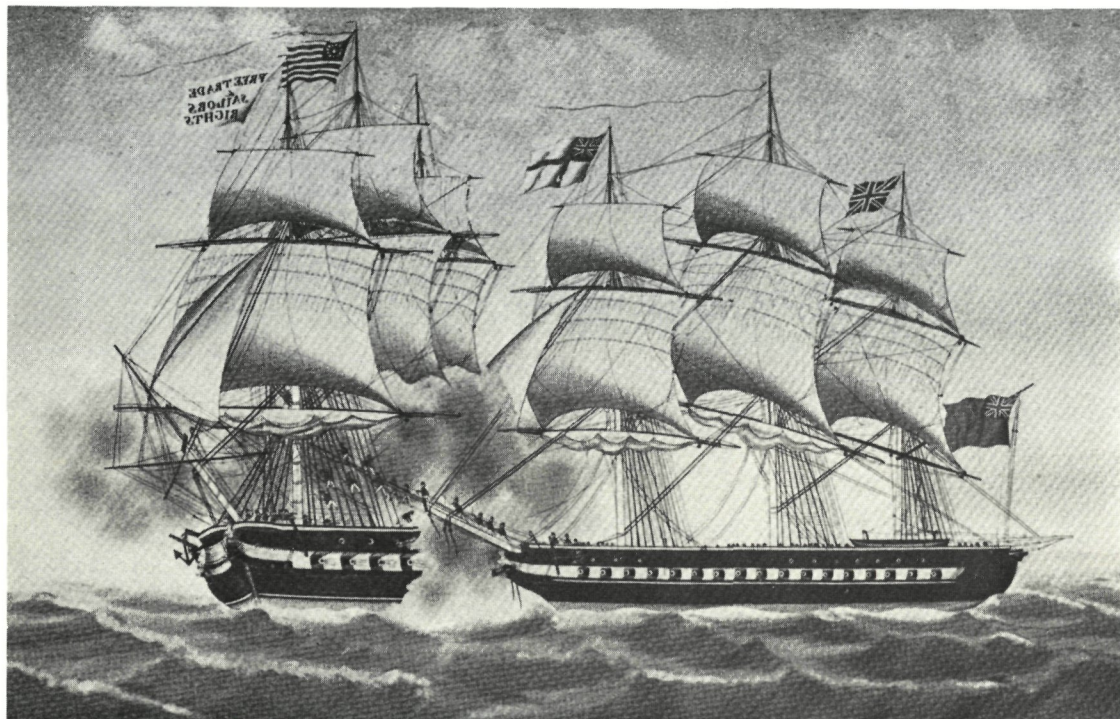
MATHILDE VAN OOSTENDE





▲ Petrus NEFORS - De driemastbark «AIGLE» - 1841 - Antwerpen - Nationaal Scheepvaartmuseum.

Petrus NEFORS - Trefen tussen het Britse fregat «Shannon» en het Amerikaanse fregat «Chesapeake» vóór de Amerikaanse kust nabij Boston tijdens de Engels-Amerikaanse oorlog (1812-1814) Achterglasschilderij van omstreeks 1830 - Antwerpen - Nationaal Scheepvaartmuseum. ▼





— «Portret van de «Mathilde» van Oostende, varende ter hoogte van Oostende» (Kiel, verz. G. BRUHN).

Het belangrijkste ensemble achterglasschilderijen van Petrus NEFORS wordt echter bewaard in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen:

— Gevecht tussen het H.M.S. «Shannon» en het U.S.S. «Chesapeake» in 1813 ter hoogte van BOSTON; ca. 1830.

— Redding van de Engelse dubbeltopzeilschoener «Gilblas» 1839.

— Portret van de driemastbark «Aigle» 1841.

— Portret van de driemastbark «Mathilde» ca. 1851.

— Portret van het linieschip «Duke of Wellington» ca. 1860 voor het fort van Sheerness

Hetzelfde museum bezit ook nog twee achterglasschilderijen die op stylistische basis aan Petrus NEFORS kunnen toegeschreven worden:

— Een radarsleepboot sleept de Oostendse vissersboten O.154 «Stephanie» & O.168 «Bernardus» naar zee, ca. 1863.

— Portret van het radarstoomschip «Leopold Premier» van de Oostende-Doverlijn, ca. 1870.

Emile VANHESTE

*°Oostende, 11 april 1847*

*Zoon van Isabella-Coleta VANHESTE*

*Huwde op 4 oktober 1871 te Oostende met Louise-Colette VERREMAN*

*Vader van kunstschilder Gustave VANHESTE, die eerder in deze reeks aan bod kwam.*

**John-Henry MOHRMANN - Portret van de stoomaviso «Ville d'Anvers» - Oostende - Stedelijke Musea (Heemkundig Museum).** In Neptunus N° 203, p. 36, kan men een uitgebreide beschrijving nopens dit visserijwachtschip lezen. U vindt er ook een foto van het vaartuig. Het loont de moeite deze foto te vergelijken met het geschilderd portret van MOHRMANN.

Het Museum voor Schone Kunsten van Oostende bezit van hem het portret van de O.27 «Belle Poule» (1868).

De O.27 «Belle Poule» is geportretteerd langs stuurboord met gehesen knuiver, stagzeil, topzeil en grootzeil.

E. DEVRIESE

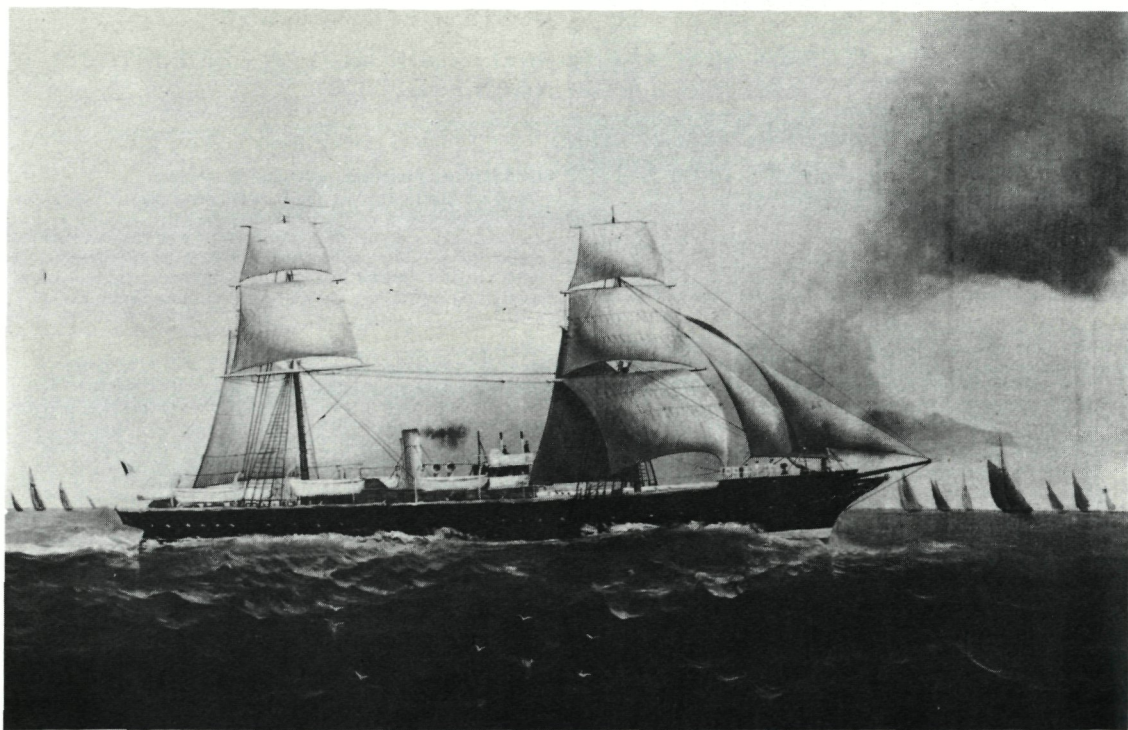
*Het leven en werk van scheepsportretist E. DEVRIESE is duidelijk te Oostende te situeren. Hij komt echter niet voor in de Oostendse bevolkingsregisters en we bezitten ook geen verdere biografische gegevens over hem. Een kleinzoon van Emile VANHESTE beweert dat hij te vereenzelvigen is met genoemde Emile VANHESTE. Wat we hier echter in het midden willen laten.*

In het Heemkundig Museum «De Plate» te Oostende berust een zeldzaam achterglasscheepsportret van zijn hand, nl. dat van de Oostendse visserssloop «Emma» O.119 (1874).

De O.119 «Emma» is geportretteerd langs stuurboord, met gehesen knuiver, stagzeil, grootzeil en topzeil. Rechts is het Oostends havenhoofd te zien. Glas; getekend en gedateerd 1874.

Een tweede gekende schilderij van E. DEVRIESE berust in de verzameling van Alexandre BERQUEMAN (+) te Brussel. Het stelde de botsing voor tussen twee Oostendse visserssloepen, nl. de O.63 «Jeune Léonard» van schipper Leonardus DEMEY en de O.60 «Frederic II» van schipper Michel HEINDERSON.

Het portret heeft volgende tekst als legende:  
«VOORGEVALLEN AEN LEONARDUS DEMEY DEN 23 JANUARY 1852 DOOR FREDERICK DEN TWEEDEN. MACHIEL HINDERSON».





Wellicht zijn maritieme achterglasschilderijen, gemonogrammeerd E.D.V. ook het werk van E. DEVRIESE. Zo de pendants «Vuurberg van Napels» (verz. J. PROIOS, Antwerpen). Het betreft gezichten op de haven van Napoli bij dag en nacht, telkens met de Vesuvius op de achtergrond.

#### E. VAN WYNENDAELE

*Over deze kunstenaar zijn voorlopig geen verdere gegevens gekend.*

Het Heemkundig Museum «De Plate» bezit het werkmodel voor een achterglasschilderij «Amphitrite»

De «Amphitrite», een bark van 225 T werd gebouwd op de werven ROYON te Oostende in 1848.

Het schip verging aan de ingang van de Oostendse haven tijdens de storm van 4 december 1860.

De volledige bemanning kon gered worden.

#### Chronologische tabel scheepsportrettisten

W. WIEDEN	1769-1814
F. MESEURE	1772-1860(?)
P. NEFORS	1790-1876
P.C. WEYTS	1799-1855
I.J. WEYTS	1814-1867
C.L. WEYTS	1828-1876
I.J. WEYTS	1840-1880
J.F. AUGUSTUS	1842-1893
C. BAERVOETS	(?)1843(?)
E. VANHESTE	1847-(?)
J.H. MOHRMANN	1857-1916
F.J. BRULOOT	1861-1917

#### ZEEMACHT ZELFKLEVER

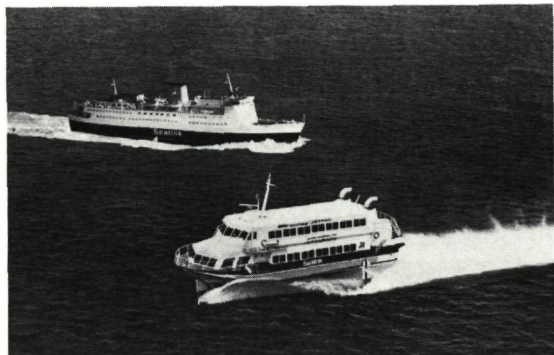
Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 20 fr. + 8 fr. portkosten.



#### AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 20 F + 8 F frais de port.



#### SEALINK ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER en OOSTENDE-FOLKESTONE

#### SNEL, VOORDELIG EN KOMFORTABEL NAAR ENGELAND

##### SCHEPEN (voor reizigers met of zonder voertuig)

- Van 6 tot 13 afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone
- de treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D. en in Folkestone.
- Voor de automobilisten staan de in- en ontscheppingsinstallaties te Oostende rechtstreeks in verbinding met de autosnelweg E5-A10.

##### JETFOILS (draagvleugelboten) alleen voor reizigers zonder voertuig

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen, zowel te Oostende als te Dover (waar zoals voor de schepen, in feite slechts van «perron» dient veranderd te worden) vanuit Oostende in  $\pm 3.30$  u. min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in  $\pm 5$  u. met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortcontrole te Oostende en te Dover!
- Van 2 (in de winter) tot 5 (in de zomer) afvaarten per dag in elke richting.

##### GUNSTIGE TARIEVEN

- Voor de reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
  - ééndaags, 60 u., of 5 dagen excursiebiljetten.
  - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
  - belangrijke vermindering voor groepen.
- voor reizigers met voertuig:
  - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).
  - belangrijke vermindering voor groepen.

##### INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.

- erkende reisagentschappen en automobiellclubs (met wagen)
- spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
- Regie voor Maritiem Transport

Belliardstraat 30, 1040 Brussel (Tel. 02/230 01 80) - Natiënkaai 5, 8400 Oostende (Tel. 059/70 76 01)



# Radioscopie van de Belgische Zeevisserij

Door Henri ROGIE

Verdere numerieke afslanking maar  
doorgedreven modernisering

Zopas publiceerde het departement van Verkeerswezen zijn jaarverslag over de evolutie van de Belgische zeevisserijvloot in 1983. Aldus vernemen wij dat tijdens het voorbije jaar 201 vissersvaartuigen (-0,9 %) in onze vier kusthavens geregistreerd waren en ze een globale tonne-  
maat van 22.282 BT (+ 1,5 %) vertegenwoordigden. De  
drijfkracht van de hele vloot beliep 92.784 PK (+ 2,6 %).

Een eerste kenmerk in de evolutie van onze zeevisserij-  
vloot is de verdere numerieke afslanking. Ten overstaan  
van 1982 zijn er immers 2 eenheden minder in de vaart.  
Zeven vaartuigen werden aan de vloot onttrokken en 5 er-  
aan toegevoegd. Deze laatste eenheden werden vorig jaar  
op Belgische werven gebouwd, hebben allen een stalen  
romp en behoren tot scheepsklasse IV bestemd voor de  
diepzeevisserij. Vier onder hen vervoegden de Zeebrug-  
se vloot terwijl de vijfde Oostende als thuishaven kreeg.

Met de afslanking van het aantal vissersvaartuigen gaat  
dus een modernisering van de vloot gepaard en dit is dan  
ook een tweede karakteristiek van de aan gang zijnde evo-  
lutie. Het nieuwe premiestelsel voor de bouw van eenhe-  
den op eigen werven werpt vruchten af, terwijl hierbij de  
voorkeur naar grotere scheepsklassen gaat met een meer  
polyvalent karakter, wat de rendabiliteit van de vloot ook  
ten goede komt.

Het verlies van 7 eenheden vorig jaar wordt als volgt inge-  
deeld: 1 door schipbreuk, 3 door schrapping, en 3 door ver-  
koop aan het buitenland. Zes onder hen behoren tot de  
kleinere scheepsklassen. Aldus telde onze vissersvloot 201  
schepen eind 1983 tegen 203 het jaar voordien. Volgen-  
de tabel wijst duidelijk op de langzame regressie van het  
aantal vissersboten. Merken we hierbij op dat hun globale  
tonnage evenwel stijgt sinds 1980:

Jaartal	Aantal	Globale BT
1938	510	28.037
1945	399	11.146
1955	430	26.350
1965	383	29.859
1975	255	23.904
1979	205	20.036
1980	208	21.122
1981	205	21.588
1982	203	21.874
1983	201	22.282

De verandering in de samenstelling van de vloot had voor  
gevolg dat de globale tonnenmaat 22.282 BT bedroeg eind  
1983 (+ 1,5 %), terwijl het motorvermogen tot 92.784 PK  
steeg (+ 2,6 %).

De aanwinst in tonnage en drijfkracht is te verklaren door  
het feit dat de drie laagste scheepsklassen aan eenheden  
verliezen, terwijl de grotere klasse IV aan belang wint. Al-  
dus samengevat:

Belgische zeevis- serijvloot '83	Aantal	Evolutie
Schepen	201	-0,9%
Tot. tonnage	22.282 BT	+ 1,5%
Tot. drijfkracht	92.784 PK	+ 2,6%

Op langere termijn beschouwd neemt het aantal eenhe-  
den dus geleidelijk af, terwijl de BT zich rond de 22.000  
ton stabiliseert en de drijfkracht in de laatste vier jaar van  
nagenoeg 80.000 tot bijna 93.000 PK is gestegen. De  
schaalvergroting bij de eenheden is duidelijk en de mo-  
dernisering die hiermee gepaard gaat komt de rendabili-  
teit van het vissersbedrijf ten goede.

## Samenstelling visserijvloot eind 1983

Volgens scheepsklasse in onze zeevisserijvloot aldus geë-  
valueerd in de loop van 1983:

Scheepsklasse	Aantal schepen	Brutotonnage
I (0-35BT)	25(-)	690
II (35-70BT)	52(+1)	2.614
III(70-180BT)	86(-7)	9.907
IV (180-400BT)	36(+4)	8.102
V (400-1000BT)	2(-)	969
Totaal	201(-2) (-0,9%)	22.282 (+ 1,5%)

Deze indeling in klassen gebeurt volgens de brutocapaci-  
teit van de vaartuigen. Bijna de helft van de Belgische vis-  
sersvaartuigen behoort aldus tot de middenklasse met als  
actiegebied het noordelijk deel van de Noordzee, de En-  
gelse Oostkust, het Bristolkanaal, de Ierse Zee en de zuid-  
kust van Ierland.

Klasse I beoefent uitsluitend de kustvisserij. Klasse II kiest  
de zuidelijke Noordzee en het Engels Kanaal, terwijl klas-  
se IV -die met de jaren aan belang wint- de diepzeevisse-  
rij beoefent. Klasse V telt slechts 2 eenheden te Oostende  
geregistreerd en volledig afgestemd op de IJslandvisserij.

## Zeebrugge steeds grootste vissershaven

Wanneer men nu de 201 eenheden van de Belgische vis-  
sersvloot volgens hun thuishaven indeelt, bemerkt men dat  
Zeebrugge nog steeds de eerste vissershaven blijft met  
98 vaartuigen of 49% van het totaal. Oostende volgt met  
73 schepen, Nieuwpoort met 28 en Blankenberge met 2  
eenheden. Een indeling volgens tonnenmaat-



geeft dezelfde volgorde met nagenoeg identieke percentages.

Thuishaven	Aantal schepen	Aandeel
Zeebrugge	98 (-5)	49%
Oostende	73 (+6)	36%
Nieuwpoort	28 (-3)	14%
Blankenberge	2 (-)	1%
Totaal	201(-2)	100%

Noteren we hierbij dat Zeebrugge de laatste twee jaren in totaal 10 vaartuigen armer werd, terwijl Oostende 8 eenheden bijwon. Laatstgenoemde haven heeft evenwel de oudste vloot van het land daar zij vrij veel oude vaartuigen van klassen I en II telt. Zeebrugge daarentegen telt meer eenheden van de klassen III en IV die jonger zijn, een grotere polyvalentie bezitten en derhalve ook meer rendabel zijn.

Weze nog aangestipt dat circa 3/4 van de vissersboten een stalen romp hebben, dat 83% onder hen op Belgische werven werd gebouwd en dat slechts 10 % van de eenheden jonger zijn dan 10 jaar. In hoofdzaak stalen schepen dus, op eigen werven gebouwd en relatief gezien niet van de jongste meer.

### Evolutie van de scheepsbemanningen

Eind 1983 telde onze zeevisserijvloot 889 zeelieden voor een totaal van 201 vaartuigen. Specificeren we onmiddellijk dat slechts 187 van deze eenheden bemand waren, zodat over het geheel van de vloot het gemiddeld aantal opvarenden 4,75 per vaartuig.

Ten opzichte van 1982 vermeerderde het aantal aangemonsterde vissers met 34 of nagenoeg 4 %. Circa 80 % van de zeelieden vormde het dek- en gespecialiseerd personeel, terwijl de overige 20 % tot het machinepersoneel behoorde.

De indeling van de bemanningen naar de uitgeoefende functie aan boord van hun schip ziet er als volgt uit:

Dek	Machine		
Schippers	187	1ste Motoristen	147
Stuurliu	13	Hulpmotoristen	30
Matrozen	384		
Scheepsjong.	127		
<hr/>			
Totaal	711		178
Aandeel	80%		20%

Ten opzichte van 1982 is in deze verdeling geen noemenswaardige veranderingen ingetreden. Het is wel interessant te vermelden dat onder de 187 schippers er zich 51 reders bevinden, die dus het bevel over hun eigen vaartuig voeren. Onder de motoristen zijn er 6 die eigenaar zijn van het schip waarop zij aangemonsterd zijn. In totaal zijn er dus 57 reders aan boord van hun eenheid aangemonsterd.

Hoe de bemanningen zijn verdeeld volgens de havens van registratie vernemen wij in volgende tabel. Daar Zeebrugge de grootste visserijvloot van het land bezit, is het evident dat het ook het grootste aantal zeelieden telt:

Thuishaven	Vissers	Aandeel
Zeebrugge	464	52%
Oostende	300	34%
Nieuwpoort	115	13%
Blankenberge	10	1%
Totaal	889	100%

Het aangemonsterd personeel op de Belgische visserijvloot is de laatste jaren betrekkelijk jong. De gemiddelde leeftijd bedraagt circa. 30 jaar. Het beroep is immers bepaald lastig en gevaarlijk. De afvloeiing van vissers naar walposten en Zeemacht is dan ook betrekkelijk groot. Toch waren eind 1983 nog een aantal vissers werkloos, dat circa de helft bedroeg van het aangemonsterd personeel.

### Het chronisch tekort aan scheepsleerjongens

In 1983 werd opnieuw een groot tekort aan scheepsleerjongens vastgesteld. Volgens de wet van 3 september 1931 op de aanwerving van het personeel ter zeevisserij, is ieder vaartuig verplicht tenminste één of 2 scheepsleerjongens aan te monteren naargelang de volwassen bemanning respectievelijk 3 of minstens 9 vissers telt. Door «scheepsleerjongens» wordt verstaan de jongelingen van wie de leeftijd tussen 15 en 18 jaar is begrepen.

Volgens deze wet zouden in totaal 164 scheepsleerjongens moeten aangeworven zijn. In 1983 bedroeg hun aantal slechts 127, zodat het tekort 37 bedraagt. Anderzijds bedraagt het aantal vaartuigen dat niet met de bepalingen van de wet in regel is 63, hetzij 32 % van de vloot. Een schip op drie kiest dus zee zonder aan bovenvernoemde wet te voldoen.

Een laatste woord nu over de evolutie op gebied van rederijen ter visserij. Eind 1983 was de Belgische zeevisserijvloot het eigendom van 180 rederijen, onderverdeeld in vier soorten ondernemingen. Onderstaand résumé wijst duidelijk op het familiaal karakter van onze zeevisserij daar ruim de helft van de rederijen personenondernemingen zijn, die bijna de helft van de vloot bezitten:

Soort rederijen	Aantal rederijen	Aantal schepen	Aandeel v.d. vloot
personen-ondernemingen	94	97	48%
P.V.B.A.	77	88	44%
Feitelijke ven.	6	9	5%
N.V.	3	7	3%
Totaal	180	201	100%

Opmerkelijk is dat het merendeel van de rederijen met slechts één schip werkt, wat het familiaal-artisaanaal karakter van onze vissersvloot nogmaals onderstreept. Inderdaad bezit 92 % van de rederijen maar één vaartuig. Het zijn in hoofdzaak personenondernemingen en PVBA's. Verder batén II rederijen (6%) 2 schepen uit en 3 rederijen exploiteren 3 of meer vaartuigen. Onder deze telt 's lands grootste rederij 6 eenheden.

Tenslotte is de indeling van het aantal rederijen volgens de haven van registratie de volgende: Zeebrugge met 87, Oostende met 63, Nieuwpoort met 28 en Blankenberge met 2 rederijen. Globaal bekeken is de structuur van onze rederijen ter zeevisserij quasi dezelfde gebleven als vorig jaar.

### Aanvoerhoeveelheid in 1983 lichtjes geslonken

Qua aangevoerde vishoeveelheid in onze kusthavens gedurende het jaar 1983, vernemen wij via het jaarverslag van het departement van Landbouw dat de 201 Belgische vissersvaartuigen 37.733 ton (-3%) vis binnenbrachten voor een globale som van 2.318 miljoen BF (+7,6%).

De aanvoer van vis in eigen havens is dus lichtjes gedaald ten opzichte van 1982 en dit is uitsluitend toe te schrijven aan het stormweer dat in januari en februari aanhoudend woede alsmede aan het feit dat het haringseizoen één maand vroeger dan voorzien werd afgesloten. Hierdoor gingen de aanlandingen van pelagische vissoorten met 38 % of 3.000 ton achteruit.



De demersale vis, die 70 % van de totale aanvoer vertegenwoordigde, boekte een ruime meerwaarde van 2.810 of 11 %, maar deze was nog onvoldoende om het voornoemde verlies goed te maken. Bij de schaal- en weekdieren tenslotte was er een licht verlies van 150 ton of 5% want het garnaaljaar 1983 was niet zo uitzonderlijk als het vorige. Aldus een eerste overzicht:

Aanvoersoorten	Hoeveelheid	Evolutie
Pelagische vis	6.188t	-38%
Demersale vis	28.674t	+ 11%
Schaal-weekdier	2.871t	- 5%
Totaal	37.733t	- 3%

Qua vissoorten in het algemeen was de aanvoer in 1983 over de hele lijn positief met uitzondering van de garnalen, de tongen en de schelvis. Een opmerkelijke grotere aanvoer werd genoteerd voor inktvis (+191t), Sint-Jacobsschelpen (+197t), gul (+555t), schol (+1.256t) en staartvis (+200t).

Bij de rangschikking van de demersale soorten in het bijzonder, bekleedt de schol met 6.564 ton de 1ste plaats, gevolgd door de kabeljauw met 6.112 ton, de tong met 3.336 ton en de wijting met 2.661 ton. Deze vier bijzonderste vissoorten vertegenwoordigden in '83 samen 2/3 van de totale demersale aanvoer.

### Oostende belangrijkste vissershaven qua aanvoer

De visaanvoer van Belgische vaartuigen in eigen havens is dus globaal met 3 % of 1.182 ton gedaald t.o.v. 1982 en we verklaarden zoëven waarom. De technische rendabiliteit van onze schepen komt derhalve geenszins in het gedrang. Vijf gloednieuwe eenheden werden vorig jaar aan de vloot toegevoegd, terwijl 7 oudere eenheden geschrapt werden. Alhoewel de vloot numeriek afslankt, behoren de nieuwe eenheden tot een grotere scheepsklasse met een meer polyvalent karakter en derhalve ook meer renderend op technisch vlak.

Naast het slecht weer begin '83 en de inkorting met 1 maand van het haringseizoen, die de aanvoer van pelagische vissoorten vrij negatief beïnvloedten, vermelden we nog het impact van het EEG-visserijbeleid op het rendement van onze vloot. Het is immers de EEG-ministerraad die jaarlijks de toegelaten vangstquota bepaalt en deze zijn immers niet altijd zo gunstig voor ons land. Ook dit beleid kan dus een negatieve weerslag op het rendement van onze vissersvaartuigen hebben.

Wanneer we nu de aanvoer per haven gaan bekijken merken we dadelijk dat Oostende de voornaamste vissershaven van het land bleef met 52 % van de totale aanvoer, gevolgd door Zeebrugge met 41 % en Nieuwpoort met 3 %:

Aanvoerhaven	Hoeveelheid	Evolutie
Oostende	19.458t	- 8,5%
Zeebrugge	17.025t	+ 5,3%
Nieuwpoort	1.250t	-16,0%
Totaal	37.733t	- 3,0%

Door de verminderde aanvoer van pelagische vissoorten te Oostende daalde de aanvoer er globaal met 1.800 ton. Zeebrugge wist zijn balans met 852 ton te verhogen dank zij een vrij grotere aanvoer van demersale vissoorten.

Vermelden we nog dat de aangevoerde 27.733 ton vis in eigen havens verwezenlijkt werden door 11.250 reizen van onze vloot (-1,3%), die 35.588 dagen op zee bleven (+0,5%). Het gemiddeld vangstvolume per zeedag liep met 1 benne terug tot 21 bennen ingevolge de mindere vangsten van pelagisch vis.

### Visserijresultaten qua toegepaste technieken

De *boomkorvisserij* is de door Belgische vissers meest beoefende visserijmethode. Circa de helft van het totale aanbod in eigen havens werd door deze bokkentreilers aangevoerd. De aanlandingen van de boomkorvloot namen in 1983 met nagenoeg 3.000 ton of 18 % toe en winnen steeds aan belang, want reeds 157 vaartuigen, waaronder nieuwe grotere aanheden, passen deze techniek toe.

Op de 2de plaats komt de *bordenvisserij*, die evenwel aan belang verliest alhoewel ze 24 % van de aanlandingen vertegenwoordigt. Volgt verder de *spanvisserij*, die eveneens aan belang verloor in 1983, maar globaal nog 23 % van de aanvoer vertegenwoordigt. Tenslotte de *garnaalvisserij*, minder intens beoefend vorig jaar ingevolge de geringere aanwezigheid van garnaal vóór onze kusten. Aldus samengevat:

Visserijtech.	Aanvoer	Aandeel
Boomkorviss.	19.045t	50%
Bordenviss.	9.208t	24%
Span-haring	6.348t	17%
Span-kabeljauw	2.392t	6%
Garnaalviss.	739t	2%
Totaal	37.733t	100%

Een woord tenslotte over de visgronden van herkomst. Net als de vorige jaren bleven de Kust en de West de belangrijkste produktiezones van de Belgische vissersschepen met praktisch de helft van de totale vangsten. IJslandse en Noorse wateren werden in 1983 veel minder bevestigd door onze treilers gelet op beperkingen opgelegd door de visserijakkoorden.

Wat nu de commerciële rendabiliteit van onze vissersvloot betreft, verwijzen wij naar ons eerstvolgend artikel terzake.

### Commerciële rendabiliteit van het vissersbedrijf blijft stagneren

De globale besommingen in onze drie vismijnen voor 1983 beliepen dus 2.318 miljoen BF. Ten overstaan van 1982 is dit slechts 7,6 % meer. Wanneer men bedenkt dat de monetaire erosie vorig jaar nagenoeg hetzelfde percentage bedroeg, zijn de bedrijfsresultaten niet zo schitterend.

Dit ligt in hoofdzaak aan de felle vangstafname van pelagische vis alsook schaal- en weekdieren. Alhoewel de gemiddelde prijs van de meeste vissoorten flink verhoogde hadden voormelde vangstreductie een negatieve weerslag op de globale besommingen. Aldus weergegeven:

Aanvoerwaarde	Besomming	Evolutie
Pelagische vis	81 mlj BF	-31%
Schaal-weekdier.	215 mlj BF	+ 9%
Demersale vis	2.023 mlj BF	+ 10%
Totaal	2.318 mlj. BF	+ 7,6%

Hierbij merken we dadelijk op dat de demersale vissoorten met 87% van de totale besomming het leeuwenaandeel van de aanvoerwaarde in onze vismijn halen. Meestal evolueerde de besommingen lineair in functie van de aanvoerhoeveelheid, maar voor bepaalde vissoorten zoals niet-IJslandse kabeljauw, schol en zeeduivel boekten de vissers een opmerkenswaardige prijstoenname.

In globo en rekening houdend met de mindere aanvoer van pelagische vis, schaal- en weekdieren bereikte de aanvoerwaarde vorig jaar 2.318 miljoen BF in onze drie vismijnen, hetzij 7,6 % meer dan in 1982. Een beter criterium voor de produktiviteit van het visserijbedrijf is de algemeen gemiddelde prijs (A.G.P.) voor de vissoorten. Deze is van



55,34 BF/kg in 1982 gestegen tot 61,4 BF/kg vorig jaar, hetzij een toename met 11 %. In 1982 beliep dit groeiritme 12 %.

De gemiddelde visprijs per aanvoerhaven varieert enorm en is het gevolg van het verschillend soortenassortiment. Zo is de A.G.P. te Oostende 46 BF/kg tengevolge de massale goedkope pelagische visaanvoer aldaar. Te Zeebrugge, waar overal duur demersale soorten worden vermarkt beliep de A.G.P. 79 BF/kg. Nieuwpoort lag tussenbeide met 67 BF/kg.

Het is dan ook zó, dat omwille van de duurdere vissoorten te Zeebrugge vermarkt, deze haven de hoogste besomming boekte in 1983 ondanks het feit dat Oostende de 1ste vissershaven was in termen van aanvoer:

Aanvoerhaven	Besomming	Evolutie
Zeebrugge	1.345 mlj BF	+ 8%
Oostende	890 mlj BF	+ 7%
Nieuwpoort	83 mlj BF	+ 1%
<b>Totaal</b>	<b>2.318 mlj. BF</b>	<b>+ 7,6%</b>

Ook in vreemde havens en voornamelijk te Aberdeen gingen onze vissers in 1983 hun vangsten verkopen. Gedetailleerde gegevens hieromtrent zijn echter nog niet beschikbaar. In globo kan gezegd worden dat voor 310 miljoen BF in buitenlandse havens werd gemarkt en dit was nagenoeg 120 miljoen BF meer dan in 1982.

#### Het commercieel rendement van de Belgische visserijvloot

de 12 belangrijkste vissoorten op het vlak van de aanvoerwaarde waren in volgorde:

Tong	719 mlj BF	Wijting	77 mlj BF
Kabeljauw	309 mlj BF	Garnaal	76 mlj BF
Schol	286 mlj BF	Roggen	74 mlj BF
Zeeduivel	130 mlj BF	Tongschar	73 mlj BF
Kreeft	82 mlj BF	Tarbot	64 mlj BF
Haring	78 mlj BF	Griet	63 mlj BF

Een eerste rendabiliteitscriterium is de algemeen gemiddelde visprijs, waarover wij het zoëven hadden. In 1983 beliep de groeivoet ervan 11 % voor 61,4 BF/kg. Een tweede parameter om de commerciële rendabiliteit te meten is de gemiddelde besomming per zeedag. Onze vissers vertoefden 35.588 dagen op zee (+ 0,5 %) in 1983. Gelet op de behaalde besomming in globo bedroeg de gemiddelde besomming 65.100 BF/ZD vorig jaar tegenover 60.800 BF/ZD in 1982. Dit betekent dus een toename met bijna 7 %.

In beide gevallen dient rekening gehouden met twee elementen. Vooreerst het inflatieritme dat 7,1 % beliep in 1983. Dit wijst al dadelijk op het stagnerend karakter wat betreft het commercieel rendement van de zeevisserij.

Voorts dienen ook de exploitatiekosten in aanmerking genomen, en in de eerste plaats de stijging van de gasolieprijs. Hier volgt de evolutie van deze kosten in de loop van de laatste zes jaar:

Jaar	Gemiddelde gasolieprijs	Evolutie
1978	4,55 BF/l	-
1979	6,34 BF/l	+ 39%
1980	8,81 BF/l	+ 94%
1981	10,77 BF/l	+ 136%
1982	12,84 BF/l	+ 182%
1983	12,54 BF/l	+ 175%

Vorig jaar kende deze prijs voor het eerst sinds 1978 een lichte daling, nl. met 0,30 BF/l. Niettemin betekent dit nog een verdrievoudiging van de prijs op vijf jaar tijd. Deze groeivoet is beslist niet in de stijging van de aanvoerprijs weer te vinden. Vergeten we daarbij niet dat 1/3 van de brutobesommingen in 1983 behaald aan energiekosten besteed werden.

Rekening houdend met het bezoldigingssysteem van de zeevissers (% op brutobesomming) is het duidelijk dat de bedrijfsresultaten van de rederijen geslonken zijn ten overstaan van de vorige jaren en meer bepaald sinds de oliecrisis van eind 1973. Wel hebben de meeste vaartuigen hun technisch rendement geleidelijk aan kunnen opvoeren en zijn tal van nieuwe eenheden in de vaart gekomen, maar dit neemt niet weg dat de commerciële rendabiliteit van de Belgische zeevisserij een groot probleem blijft.

## LES ENTREPRISES DE ONDERNEMINGEN



**74-76, Louis Mettwielaan, bus 2**  
**1080 Brussel 1080 Bruxelles**

construisent le Dock Militaire pour la Force Navale  
à Zeebrugge

bouwen het Militair Dok voor de Zeemacht te Zeebrugge



## De Windjammers

Door Eerste Meester Chef A. Jacobs

Bij de opkomst van de stoomscheepvaart dacht men dat de tijd van de zeilschepen definitief tot het verleden behoorde. Niets was minder waar. Dat bewezen de grote zeilschepen uit die tijd, die, door de bemanning van stoomschepen spottend windjammers werden gedoopt, niet hadden afgedaan. In die periode bewezen zij dat er op zee wel degelijk rekening moest gehouden worden met deze majestueuze schepen en dat zij nog verre van uitgespeeld waren. Ze waren wel twee keer zo lang al die roemrijke klippers die hen waren voorafgegaan en bijna even snel. De windjammers vervoerden duizende tonnen koopwaar over de werelzeen, een bewijs dat de kooplieden nog niet het volle vertrouwen gaven aan de stoomschepen. Met hun enorme zeiloppervlakte vestigden ze steeds maar weer nieuwe records van Chili of Australië naar Europa. Namen die onvermijdelijk tot de verbeelding zullen blijven spreken zijn o.a. de Potosi, de Preussen en de Herzogin Cecilie. Zij overleefden ongelooflijke stormen en ontberingen, en dit is wellicht een van de redenen van hun onsterfelijkheid.

Stoomschepen moesten het hebben van mooi weer, maar de Windjammers waren pas in hun element als de storm raasde. Zij hadden een stijve bries nodig om een comfortabele snelheid te kunnen handhaven. Eigenlijk kan men de Windjammers de reusachtige afstammelingen van de klippers noemen.

Schepen werden natuurlijk niet omwille van de romantiek ingezet. Ze namen winstgevend deel aan de wereldscheepvaart.

Vele passagiers van lijnschepen waren getuige van het schouwspel dat die schepen boden tijdens het voorbijvaren. Sommige kapiteins van de lijnboten durfden het aan een race te beginnen met deze schepen om zodoende hun passagiers enige afleiding te bezorgen, maar ze moesten menigmaal de duimen leggen voor de zeilen.

Jammer dat de Windjammers maar zo een kort leven beschoren was. Inderdaad, en het is geen vijftig jaar geleden dat deze schepen nog operationeel waren in de handelscheepvaart. Men kan zeggen dat hun doodstrijd geduurd heeft van 1920 tot 1940.

Laten we nu eens enkele van deze reuzinnen onder de loupe nemen... De Herzogin Cecilie was in Duitsland gebouwd, maar had als thuisland Finland. Op 2 juni 1931 vestigde ze haar snelheidsrecord door 20 3/4 knoop te varen. Het record werd behaald aan de Noordoostkust van Denemarken, toen ze van Wales naar Finland vaarde. Alleen een zeer ervaren bevelhebber en bemanning konden zo'n snelheden uit een Windjammer halen.

De Herzogin Cecile telde 34 zeilen en was goed voor een totaal zeiloppervlak van 4180 m<sup>2</sup>. 3 masten met 18 razeilen zorgden voor de hoofdvoorstuw. Bovendien voerde ze soms als de omstandigheden dat eisten zestien of

meer driehoekige, langscheepse zeilen. Deze zeilen hadden het voordeel dat ze beter naar de wind konden gezet worden. Dit zorgde voor een extra voortstuw. Vooruit werden de driehoekige kluivers en het voorstengestagzeil gebruikt bij het sturen en het manoevreren. Achteruit waren vooral de bazaan en het gaftopzeil verantwoordelijk voor het afduwen van de achtersteven van de wind.

De Windjammers waren gebouwd uit ijzer en staal en de meeste waren gemiddeld 100 meter lang. Sommige haalden zelfs 120 m., bijna een meter dik, terwijl ze ruim 60 meter boven de kiel uit torenden. Het grootste zeil woog meer dan een ton. Ze konden enorme hoeveelheden vracht vervoeren. Op bepaalde routes deden ze het zelfs beter dan de stoomschepen. In de eerste dagen van het stoomtijdperk hadden de windjammers heel wat voordelen; zij konden bijvoorbeeld nagenoeg elke zeegang aan, wat niet het geval was voor de stoomschepen. Bovendien was de wind gratis terwijl de kolen in afgelegen bunkerstations duur waren. Stoomschepen waren verschrikkelijk duur en moesten voortdurend in de vaart gehouden worden als de reders er profijt wilden uitslaan. Een windjammer had hier geen last van. Als er geen vracht was, kon men rustig in een of andere haven liggen wachten tot Vrouwe Fortuna opdook onder de vorm van vracht. Zoals de maritieme deskundige Derby het zo treffend verwoordde, vertegenwoordigden zij rond de eeuwwisseling het zeilvaartbegrip van gecombineerde kracht, zeewaardigheid, zuinigheid en lange levensduur.

De schepen werden groter, en in plaats van 3 kwamen er vier of zelfs vijf masten ten tonele. Het tijdstip van de barken zoals deze meermasters genoemd werden, brak aan. Ze waren niet meer volgetuigd zoals hun voorgangers, maar werden dwarsgetuigd aan fokke-grote en kruismast. Een langscheepse tuigage evenwijdig met de kiel aan haar vierde mast zorgde voor een betere manoeuvreerbaarheid dan een volgetuigd schip. Ook had men niet meer zoveel bemanning nodig wat de kosten natuurlijk mede drukte. Windjammers werden soms bewegende pakhuizen genoemd. Zij waren wel niet zo snel als de klippers, maar de Windjammers haalden alle een behoorlijke vaart. Romantisch konden de opvarenden zo'n overtocht moeilijk noemen, gevaarlijk en avontuurlijk wel. De regel bij uitstek voor de bemanning was: een hand voor jezelf en een voor het schip. Van deze gouden regel kon boven in het want echter weinig gebruik worden gemaakt. Eenmaal boven had men immers zijn twee handen nodig om zijn werk te doen. Zo liet men zich door de wind tegen het zeil drukken, terwijl men de noodzakelijke werken uitvoerde. Dat er regelmatig iemand naar beneden viel, aanvaarde men als een normaal risico.

Dat zo'n overtocht voor de bemanning geen romantische bedoening was zoals onwetende schrijvers wel eens in hun reisverhalen durfden te vermelden, maar keiharde werke-



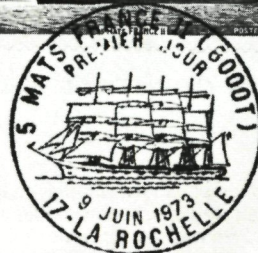
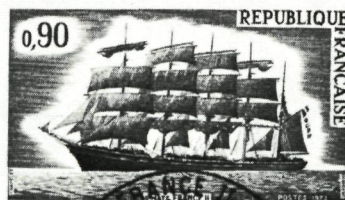
## Les grands Voiliers



" LE FRANCE II "

PREMIER JOUR  
D'ÉMISSION  
FIRST DAY COVER

Editions J. F. - Courbevoie



lijkheid, stond als een paal boven water. De bemanning moest soms uren in stormweer onafgebroken werken tot ze zich dan eindelijk door en door koud te rusten konden leggen. Maar ze konden ten allen tijde door het fluitsignaal van de stuurman aan dek geroepen worden om weer een of andere dringende karwei op te knappen. Dit gebeurde ondermeer telkens als de windrichting veranderde. Het juiste brassen van de raas was hierbij uiterst belangrijk. Dit vereiste samenwerking en timing. Gewoonlijk was de bemanning te moe om te genieten van het wondermooie schouwspel van de bolstaande zeilen. Soms had men vier man nodig om het stuurwiel in bedwang te houden.

De verantwoordelijkheid van de kapitein was enorm. Hij was immers de enige vertegenwoordiger van de rederij in vreemde havens. Van hem hing het af of de reis voor de eigenaars winstgevend of verlieslatend was. Moest hij in vreemde havens veel betalen voor levensmiddelen of kombuiskolen, dan ging er een flink deel van de winst teloor. Het systeem dat de rederijen hanteerden, namelijk de kapitein een betrekkelijk klein maandloon te geven, aangevuld met een percentage van de vracht, waarborgde een totale inzet van de gezagvoerder. Meestal werden zijn taken vastgelegd in een waterdicht kontrakt. Hij moest overal verstand van hebben, moest het werk kennen van iedere opvarende aan boord, van matroos tot navigator, arts, zeilmaker, weerkundige en handelaar. Dit laatste vooral wanneer men een vreemde haven aandeed. Beroemde gezagvoerders uit die tijd waren o.a. C.C. Dixon, James Learmont, W.S. Leask, Robert Hilgendorf en Robert Mielthe de laatste grote kapitein van vijfmastbarken. De kapiteins hadden hun verblijven ingericht met een weelderigheid die in een groot herenhuis niet zou misstaan hebben. De bemanning moest het wel met veel minder stellen: kale houten tafels en smalle kooien. Behalve de zeilenpracht bovendecks, was het onderdecks maar een kale bedoening. Vrachtbakken met weinig geriefelijkheid.

In de hoogtijdagen van de Windjammers, wij schrijven 1905, was het niet ongewoon om in een haven van de westkust van zuid amerika tientallen Windjammers aan te treffen. Dit beeld kon men bijna in alle havens van de gehele wereld aanschouwen. Alle nationaliteiten die iets op zeevaartgebied te betekenen hadden, deden aan vlagvertoon







Yv. 507



Yv. 616



Yv. 598

in de werelddhavens. Daar waar de zeilvaart in de 18e eeuw vooral een Engelse en Amerikaanse aangelegenheid was, lieten tegen het einde van deze eeuw andere mogendheden zich niet onbetuigd. (Danmark YT 616) (Finland Y en T 507) (Deutsches Reich 598)

Twee maatschappijen gaven duidelijk de toon aan. Dit waren de Duitse Rederei F. Laeisz waar vooral de kapiteins Hilgendorf en Miethe de *paradepaardjes* waren. Een andere hoogvlieger onder de maatschappijen was de Franse maatschappij Antoine-Dominique Bordes et Fils. Beide maatschappijen maakten fortuin door op tijd in te spelen op de lucratieve nitraathandel in Chili.

De eerste enorme stalen Windjammers kwamen ten tonele omstreeks 1855. Er werden arbeidsbesparende laadwindassen geïnstalleerd. Wie een overtreding beging werd zondermeer ontslagen. Deze manier van handelen werd gehanteerd door de Rederei Laeisz. Het gevolg hiervan was dat alle officieren en bemanningsleden uiters nauwgezet en gewetensvol werkten. In 1895 bouwde Laeisz zijn eerste vijfmaster, de Potosi. Haar grote mast was 63 meter hoog en aan de zware raas konden 5100 m2 zeil worden gevoerd. De legendarisch Hildendorf werd haar eerste kapitein. Een andere reus van dezelfde maatschappij was de Preussen. Alhoewel zij nooit een wedstrijd zeilde, was dit vijfmasterolschip waarschijnlijk de snelste van alle Windjammers.



Yv. 777

Haar was een achtjarig leven beschoren. Haar ondergang werd bewerkstelligd door een stoombootkapitein die haar snelheid had onderschat en met haar in aanvaring kwam. Door haar boegspriet en een deel van haar fokkemast te verliezen werd zij onmanoeuvrbaar en liep zij op de rotsen nabij Dover. De koningin der zeeën, zoals ze werd genoemd, overleefde de ramp niet. In haar tijd ontwikkelde zij een voortstuwende kracht die gelijk stond met 6000 PK. In haar beste momenten was ze goed voor 127 knopen, een onwaarschijnlijke snelheid voor zo'n enorm schip. (Deutsche Bundespost Y en T 777)

Antoine-Dominique Bordes, een vooruitstrevende Fransman speelde het klaar om tussen 1890 en 1920 honderd zevenentwintig zeilschepen in de vaart te brengen. De

Franse Schepen waren veel sierlijker van lijn dan de Duitse, er was meer comfort, niet alleen voor de officieren maar ook voor de bemanning.

Enkele beroemde schepen luisterden naar de namen zoals de Jacqueline en de France, een grote stalen vijfmasterbark van 6200 ton speciaal gebouwd voor de nitraatvaart. De France en de Potosi waren meermaals rivalen tijdens



Yv. 4851

een reis naar het verre Chili. De rederijen moedigden dergelijke wedstrijden aan en de kapiteins kregen een premie als ze een dergelijke race wonnen. De twee hiervoor vermelde rederijen waren echter gelukkige uitzonderingen. De toestand bij de andere kleinere maatschappijen waren ronduit schandalig. (FDC)

De kapiteins en de bemanning kregen er weinig loon, zodat alleen diegenen die van geen hout meer pijlen wisten te maken op zulke schepen aanmonsterden.

De kwaliteit van de kapiteins en de bemanningen waren inzake onkundigheid aan elkaar gewaagd. Het eten was slecht. Iedereen loog en bedroog wat veelal resulteerde in het failliet van vele kleine rederijen.

De Hoorn ronden met een Windjammer was een verschrikkelijke en uitputtende ervaring. Deze zo gevreesde kaap bestaat eigenlijk maar uit een vijf mijl lang eiland, een wegzinkend uitsteeksel van de Andes-bergketen, voor die in de Zuidelijke Oceaan verdwijnt. Ten zuiden van de Straat van Magellanes vormt de archipel van Vuurland talrijke eilandjes die zich over 200 mijl zuidoostelijk uitstrekken. De laatste van die eilandjes is dan Kaap Hoorn, het uiterste puntje van Zuid-Amerika en het weer hier is altijd slecht, zelfs in de zomer. De wind waait bijna altijd uit het Westen. Maar ook de groten moesten er op den duur aan geloven. De opening van het Suezkanaal werd de doodsteek voor de Windjammers. Stoomboten waren veel beter geschikt om snel door het kanaal te varen, en de brandstofbesparing door het veel kortere traject, maakte ze extra concurrentieel. De grote zeilreuzen werden langzaam maar zeker vervangen door de stoomschepen, die hoe modern ze toen ook leken reeds tot het geromanceerde verleden behoorden.





# VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE  
EN IN DECEMBER 1984... 201 JAAR!**



1783 - 1983

Dieselmotoren DEUTZ  
Reparaties aan alle motoren  
Scheepsherstellingen  
Dokwerken  
Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :  
Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten  
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

## VALCKE Frères n.v.

**IN BELGIE GEVESTIGD TE :**

**OOSTENDE**

H. Baelskaai 3  
Tel. 059 / 70 35 33  
Telex 81426

**ANTWERPEN**

Nassaustraaf 37  
Tel. 03 / 231 06 90  
Telex 31167

**ZEEBRUGGE**

Tijdokstraat 26  
Tel. 050 / 54 41 79  
Telex 81951

**EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE**



# De vergissing van de kwartiermeester

of een ware gebeurtenis uit het leven gegrepen

Door M. DUINSLAEGER

Met een onverwacht brutale schok zette de buurttram zich weer in beweging zodat Rik met zijn volle gewicht bijna op de schoot van het rechtover hem zittend meisje belandde.

«Zeker één van die jonge nog onervaren gastarbeiders» flitste het bliksemsnel door zijn geest.

Hij wierp onmiddellijk een blik in de richting van de conducteur om vast te stellen dat zijn racistische vooringenomenheid volledig verkeerd bleek!!

Gelukkig had hij zich nog tijdig kunnen tegenhouden door met zijn vlakke handen steun te zoeken op de rugleuning van haar zitplaats...

Na enkele woorden van verontschuldiging te hebben gompeld nam hij, met een rood aanlopend gelaat, geaccentueerd door een onzekere glimlach, terug zijn plaats in.

Het meisje waarmee hij een onverwacht fysisch contact slechts op het nippertje had kunnen vermijden was werkelijk een mooi schepseltje.

Een mooi gevormd en fijn gelaat, klare blauwe kijkers, een leuk recht neusje, een lief kusmondje en dit alles omkransd door een aureool van lange helblonde haren. Haar nonchalante zithouding leek hem te wijzen op een hoge graad van zelfbewustheid zodat haar gestalte en haar figuur beslist een beklemtoning moesten zijn van dit subliem gezichtje.

Plots schoot het hem te binnen dat dit lief wezentje niet de minste reactie had gehad noch op zijn onvrijwillige aanval noch op zijn uitgestameld excuus en zelfs niet op zijn daaropvolgende toch verontschuldigende en ook wel bewonderende aan haar gerichte glimlach...

Integendeel leek het hem dat haar blik hem koel en hooghartig bleef opnemen alsof zij hem de onvergeeflijke schuld gaf van de zo nipt vermeden landing op haar schoot!!

Hij had het toch niet kunnen verhelpen dat deze conducteur om een of andere ongekende reden zijn tram niet behoorlijk kon laten vertrekken! Hij was tóch zo beleefd geweest om haar zijn verontschuldiging aan te bieden en om haar nadien een passend charmante glimlach toe te richten! Nu ja, dit laatste had hem wel geen moeite gekost: aan dit mooi meisje zou hij wel voor altijd zijn liefste glimlach willen aanbieden....!

God, wat was zij inderdaad mooi!

De gedachte aan dit prachtig vrouwtje gepaard met een nieuwe als het ware smekende blik om enig begrip sympathie van haar te bekomen werden zelfs niet met het allerkleinste succes bekroond! Dit ontmoedigde hem zodanig dat hij automatisch in zijn jaszak naar zijn sigaretten zocht om er een op te steken...tot hij zich plots realiseerde dat op deze buurttram niet mocht gerookt worden!

Of het meisje deze verwarde handelingen al dan niet had opgemerkt kon Rik, bij wie een warme gloed naar het gelaat steeg, niet met zekerheid zeggen. Wat hij echter wel zag was die permanent koele blik uit die prachtige blauwe kijkers in dit schijnbaar gevoelloos doch subliem gezichtje.

Haar houding maakte hem eigenlijk wrevelig!!

Zij had toch even kunnen reageren op zijn spontane verontschuldiging samen met zijn om vergiffenis smekende glimlach... of tenminste op zijn beslist zichtbare verwarring... of tenslotte op de bewonderende blikken welke hij haar toewierp?

Hij had toch geen doodzonde begaan? Hij had toch geen misdaad bedreven? Integendeel, niettegenstaande hij in feite volstrekt onschuldig was had hij zich als een «gentleman» gedragen!! En dan die volslagen onverschilligheid!

Of was dit misschien één van die hooghartige meisjes die een grondige kennis hadden van hun schoonheid en dus van hun onweerstaanbare macht op de meeste mannen.

Die het daarom ver beneden hun waardigheid achtten ook maar de kleinste toegeving te doen tegenover een jonge man die duidelijk tot de werkende klasse moest behoren.

Natuurlijk, hij reisde met de tram en zijn kostuum, alhoewel proper, was niet van die dure stof of van die onberispelijke snit welke dan toch steeds indruk maakten op mooie jonge meisjes...

Zij gebruikte toch ook geen «Jaguar» voor haar lokale verplaatsingen en moest zich toch ook tevreden stellen met een buurttram!!

Hij werd in zijn dorp toch beschouwd als een zeer knappe jongen met wie menig meisje wel wilde gezien worden.

Tenslotte had hij het reeds op zijn jeugdige ouderdom tot Kwartiermeester bij de Zeemacht gebracht en had hij zich zeer beslist voorgenomen in de kortste tijden tot de hoogste graad in deze categorie op te klimmen!!! Misschien had hij vandaag beter zijn uniform aangetrokken? Rik wist wel, uit persoonlijke ervaring dat jonge meisjes niet ongevoelig waren voor het mooi marineuniform...! Of dit ook kon gelden voor dit hoovaardig meisje?! Hij zou het wel nooit te weten komen!

«Verdomme», dacht Rik, «ik had me beter met mijn volle gewicht pardoe op haar schoot laten neerploffen...dan zou zij misschien wel gereageerd hebben, en hoe...!»

Deze gedachte deed hem glimlachen en omdat hiertoe eigenlijk geen direkte aanleiding bestond bekeek hij met overdreven aandacht de punten van zijn schoenen...



En toen zag hij het liggen! Vlak tussen haar sierlijke voeten met modieuze schoentjes lag haar trambiljet dat ongetwijfeld van haar schoot was gegleden door de schuld van de onervaren tramconducteur!

Nu zou hij de kans hebben een reactie bij haar uit te lokken! Er zou toch zeker wel een «dank u» bij haar afkunnen indien hij haar het biljet zou overhandigen?!

Hij bekeek haar nogmaals, glimlachte onzeker en wou zich bukken om het biljet op te rapen...toen hij zich plots bedacht:

«Neen, ik verdom het» flitste het door zijn geest. «Dit mooi doch ijskoud schepsel kon haar plan trekken» die verwaande gans moest haar lesje krijgen»...!

Met de punt van zijn linkerschoen schoof hij omzichtig het biljet naar zich toe tot het vlak onder zijn voeten lag en maakte toen herhaaldelijk met zijn schoenool een duwende en draaiende beweging bovenop het biljet om het tenslotte met de hiel zo ver mogelijk naar achteren te schoppen.

«Ziezo» dacht Rik, nadat hij met een schijnbaar volledig onverschillig blik vluchtig onder zijn zitplaats had gekeken» deze poging was schitterend geslaagd en voor zover zij dit biljet ooit zou terugvinden zou het zeker ongeldig geworden zijn.»

Bij voorbaat genoot hij intens van de door hem genomen wraak...!

Op dit ogenblik kwam de controleur het tramrijtuig binnen.

Rik glimlachte ingelukkig en zelfvoldaan om de scene welke nu ongetwijfeld zou volgen! Nu zou dit sfinxgezichtje wel reageren!!!

Toen de controleur vlak bij haar was gekomen maakte het mooi kind, rustig en zelfzeker, haar handtas open en overhandigde, met een lieve glimlach en een opgevoed «als 't u belijft» haar biljet aan de beambte.

Toen Rik dit zag werd hij plots zeer zenuwachtig en voelde zijn brandend gelaat vuurrood uitslaan...!

Met een bliksemsnel groeiende twijfel welke schier onmiddellijk omsloeg in een volslagen zekerheid wist hij het: bij het uithalen van zijn sigaretten had hij zijn eigen trambiljet laten vallen om het nadien op de allerstomste manier onherstelbaar te doen verdwijnen...!!!

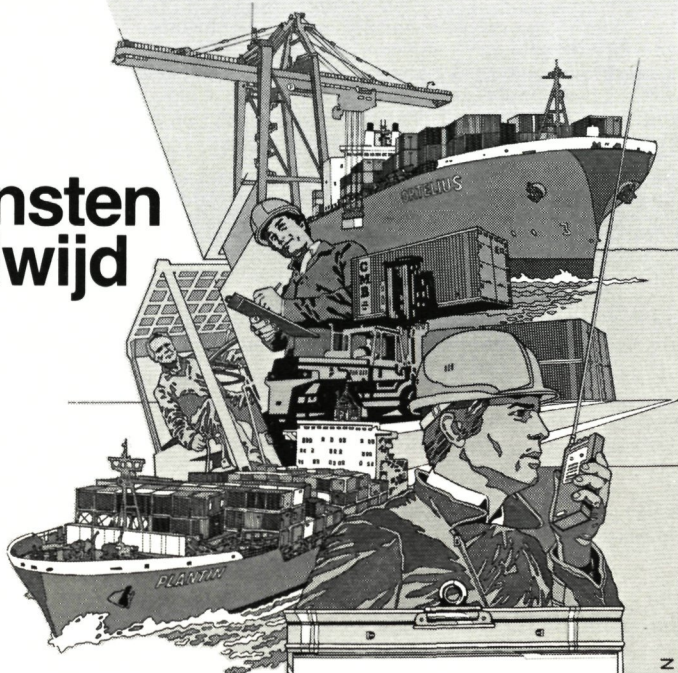
In de grootste paniek zocht hij toch in alle mogelijk zakken van zijn jas en zijn broek-alhoewel hij wist dat het niet de minste zin had- om uiteindelijk onder het ongeduldig gebrom van de controleur... en de nu spottende blik van het mooi meisje...bijna onhoorbaar te mompelen: «Ik moet mijn biljet ergens verloren hebben...ik vind het nergens!»

Nooit zou Rik de pijnlijke scene welke hierop volgde vergeten en wanneer hij, zelfs jaren later, de trein of de tram nam... al dan niet in de nabijheid van een of ander mooi vrouwtje...dat hem al dan niet koel had bejegend... vergiste hij zich, van tijd tot tijd, of zijn reisbiljet...!

## Containerdiensten wereldwijd

**CMB**

The Belgian Line



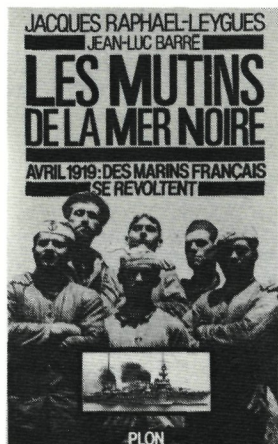
CMB - St. Katelijnevest 61  
B-2000 ANTWERPEN  
Tel.: 03. 223.21.11 - Telex: 72 304

CMB 481 N



# BIBLIOGRAPHE - BIBLIOGRAPHIE

J. RAPHAËL-LEYGUES et J.-L. BARRE, « **Les mutins de la Mer Noire - Avril 1919 : Des marins français se révoltent** » Plon, Paris 1981, 230 p., 58,- Ffr.



Aussitôt le traité de Brest-Litovsk signé et devant la menace que constituera bientôt l'Armée Rouge pour l'Europe, les dirigeants Alliés, Clémenceau en tête pour la France, envisagent l'idée d'une intervention massive en Russie comme appui à l'éparpillement des forces blanches tsaristes. De plus, l'Allemagne contrôle l'Ukraine dont le gouvernement, dissident de Petrograd, a négocié une paix séparée avec Berlin ce qui lui ouvre un réservoir à blé et lui assure les ports de la Mer Noire.

Le refus de Lénine de régler la dette de 25 milliard prêtés à la Russie donne à la France la raison plus politique aux motivations d'ordre militaire et économique en faveur d'une intervention alliée. En outre, la spoliation dont les innombrables détenteurs d'actions russes dans le monde occidental risquaient d'être les victimes valait la tentative d'appuyer le mouvement contre-révolutionnaire russe.

L'armistice du 31 octobre entre les Alliés et la Turquie permet aux forces navales alliées de franchir le Bosphore et de mouiller devant Constantinople le 12 novembre... lendemain de l'Armistice ! Sur le front de l'Est, au lieu des centaines de milliers d'hommes que Foch souhaiterait voir déferler sur la Russie (p. 39), seule une division a pu être dirigée sur Salonique pour envoi à Odessa via la Roumanie grâce à la capitulation bulgare. Début décembre, moins d'un mois après que les canons se soient tus sur tous les fronts de terre et de mer, l'avant-garde de la 2<sup>me</sup> escadre de l'Amiral Amet, tout aussi mal adaptée, arrive à Odessa encore occupée par les Allemands chargés par les Alliés du maintien de l'ordre... mais plutôt pressés de rentrer chez eux. On les comprend.

Soldats et marins alliés y trouvent une bourgeoisie qui aboie le bolchevisme face aux ouvriers écrasés, méprisés n'éprouvant aucune nostalgie à l'égard du régime tsariste

tandis que les gros capitalistes se trouvent dans la communauté juive enrichie par la guerre. Ils y cotoient les anciens officiers de l'Empire émigrés de Moscou et de Petrograd paradant et encombrant les boulevards et dont une infime minorité a rejoint l'armée des « Volontaires »

Après trois mois de souffrances dans le froid, le manque de nourriture les équipages entretenus par une propagande qui prend sa source jusque dans le Mission Militaire Française en Russie (photo tract Moscou 1918) se révolteront fin avril pour obtenir le retour en France. Le drapeau rouge flottera sur « la France » et le « Jean Bart » dans leur opposition à une guerre qui ne les concerne pas et devant un régime disciplinaire et de permissions en vigueur à l'époque alors que leurs frères d'armes de France sont déjà en plein cours de démobilisation. Sur huit cent cinquante hommes présents à bord de « la France », quatre cent dix huit n'ont pas reçu une permission de détente (vingt jours) depuis dix mois, deux cent quatre vingt depuis un an, cent dix depuis quinze mois, sept depuis dix huit mois ! (p. 80) Tandis que ne peuvent descendre à terre que les marins n'ayant reçu aucune sanction depuis deux ans ! (p. 81)

L'histoire de cette mutinerie de trois jours, qui ne fut cause d'aucune perte humaine est relatée à partir de nombreux documents inédits, notamment les archives de Georges Leygues, et en interrogeant les derniers témoins, les auteurs ont voulu corriger la légende quelque peu partisane qui entoue l'événement et analyser les motifs différents et parfois contradictoires de cette révolte. Leur minutieuse enquête les a conduits en ce qui concerne le cas André Marty par exemple, à préciser bien des idées à propos de ce drame de la Marine Française. Y a-t-il eu complot ? Les choses ont-elles été spontanées ? Voici les diverses faces de cette aventure sur laquelle les historiens, jusqu'à présent, étaient restés relativement silencieux mais dont Max Gallo s'est néanmoins largement inspiré pour décrire les séquelles supportées par un des héros de son roman (1).

Des photos de l'époque ayant trait aux événements, souvent sorties de collections particulières ainsi que de tracts et journaux édités par le parti communiste français travaillant en collaboration avec les bolcheviks en Russie du Sud, illustrent ce livre intéressant.

J. Raphaël-Leygues, petit-fils du grand ministre de la Marine que fut Georges Leygues, a été commissaire de bord après avoir servi comme matelot pour finalement accéder au rang d'ambassadeur. Il explique très bien dans son prologue l'empreinte du maurassisme dans « la royale » !

J.C.B.

(1) Max Gallo, « La Baie des Anges » (1) et « Le Palais des Fêtes »

(2) Editions Robert Laffont 1975, Paris.





# Laden en Lossen

Opmermeester J.B. DREESSEN

Elk schip moet geladen en gelost worden. Op een oorlogsschip is er op het einde van de reis wel niet veel meer te lossen, maar er moet toch altijd iets aan de wal gezet worden, al was het dan maar het leeggoed van de kantine of munitiehulzen. Aan boord van mijnenvegers, mijnenjagers, onderzoekingsvaartuigen, alsook bij het verschepen in zee stellen zich de problemen in verband met het laden en het lossen op een bijzondere manier maar met gebruikmaking van hetzelfde materiaal.

Voor schepen lijk de Zinnia en de Godetia, die bij manoeuvres fungeren als vlootbevoorradingsschepen, stelt zich het probleem van het laden en lossen wel scherper. Voordat de lading in een schip kan worden GESTUWD, moet de ruimte, die daarvoor is bestemd, LAADKLAAR worden gemaakt.

De ruimte moet BEZEMSCHOON worden gemaakt. De LENSLEIDINGEN moeten worden beproefd en de LENS-KORVEN moeten worden schoongemaakt.

In MUNITIERUIMEN zal men na de schoonmaak de ONDERWATERZET en SPROEI-INRICHTINGEN, alsook het VENTILATIESYSTEEM beproeven.

Alle hulpmiddelen voor het laden en lossen zoals KRANEN, STROPPEN, SLINGS en LAADNETTEN moeten op hun degelijkheid onderzocht worden.

De man, die aan dek de leiding heeft bij het laden en lossen, zorgt ervoor dat zijn personeel de juiste orders kent. Bij voorkeur worden de orders niet mondelings gegeven maar door middel van handgebaren.

Op voorhand wordt een STUWPLAN opgemaakt waarbij de lading zo weinig mogelijk ruimte inneemt en ZEEVAST staat. Het WERKEN of LEVENDIG worden van een lading kan schade aan schip of lading zelf toebrengen.

Om WATER- en BREEKSCHADE, BROEI- en REUK zo mede ROEST- en STOFSCHADE te voorkomen zal men de lading GARNEREN, hieronder verstaat men het aanbrengen van de een of andere goedkope stof, zoals hout of papier tussen de lading en de delen van het SCHEEPS-VERBAND of tussen de verschillende soorten lading onderling.

De grootste schade die in het algemeen aan een lading kan worden toegebracht is de WATERSCHADE, die hetzij als gevolg van LEKKAGE, hetzij als gevolg van het ZWETEN van het schip. Het plaatsen van de lading op STUWHOUT of op WEGERINGEN en het regelmatig POMPEN en VENTILEREN zal hier de oplossing zijn. Zoals U gemerkt hebt heeft het laden en lossen zijn eigen taal.

We beginnen bij de benodigheden voor het laden en lossen.

Onder SCHEEPSLAADGEREI, klasseert men de LAADBO-MEN, de LAADPALEN, de MASTEN, het bijhorende tuig, de DEKKRANEN en de LIEREN.

Het LAADGEREI van de oorlogsschepen neemt, in tegenstelling tot dat van koopvaardijsschepen een secundaire plaats aan boord in.

Aan boord van onze schepen is het gebruik ervan hoofdzakelijk beperkt tot het aan boord nemen of uitzetten van sloepen en mijnenvveg- of mijnenjagersmateriaal.

De levensmiddelen worden meestal met de hand aan boord gedragen.

Aan boord van onze kust- en oceaanmijnenvegers en jagers kennen we nog de LAADPAAL of LAADMAST met zwaaiende LAADBOOM. De voornaamste onderdelen van zo'n laadboom zijn de GEIEN, de HANGER, de LAADREEP, de LAADHAAK, de HANGERBLOK, de RAM-MELBLOK.

De modernere schepen hebben DEKKRANEN.

Even een overzicht van het bijhorende tuig. Het eenvoudigste laadmateriaal is een PAK- of LAADSTROP ook wel SLENG of SLING genoemd. Gemaakt van een aaneengesplitst eind manilla wordt ze gebruikt voor lading van allerlei soort tot één ton gewicht. Tot dezelfde familie behoort de STROP MET HAAK die gebruikt wordt om één enkele balk met de keer te hijsen.

KETTINGLENGEN, worden allen gebezigd voor het aanslaan van bv. boomstammen of ruwe balken.

STUWHOUTEN moeten beletten dat de laadstroppen tijdens het hijsen de hoeken van de last beschadigen. SPAT-EINDEN dienen om te voorkomen dat de beide stropen naar elkaar toe trekken.

LAADBORDEN worden gebruikt om zwakke vaten, kartonnen dozen of lichte kisten te laden of te lossen.

BROEKSTROPPEN worden voor het hijsen van zakken gebezigd. Voor het hijsen van dieren gebruikt men KOE-BROEKEN.

SCHAALBORDEN zijn laadborden voorzien van een dubbele bodem, wat een verplaatsing met een HEFTRUCK (FORKLIFT) mogelijk maakt.

Een BOTERNET, gemaakt van touw of staaldraad dient om lege of volle vaten of balen te lossen. Voor onregelmatige pakjes en post gebruikt met een BEKLEED BOTERNET.

NETBORDEN, zijn omringd van een net wat ze geschikt maakt voor lading die rechtop moet blijven staan of in een zwak omhulsel verpakt is.

Voor het AANSLAAN van stalen platen gebruikt men PLAATSCHAREN. Afzonderlijke vaten worden gehesen met KIMHAKEN die alleen om de KIMMEN pakken en niet tegen de bodemplanken rusten. Een vat dat lek is moet men aanslaan met een TONNESTEEK.

Een MOLENAAR dient voor het laden en lossen van lege vaten via het SPONGAT.



Een langwerpige kist of voorwerp, die door een kleine luik-opening moet, wordt OVERDUMP aangeslagen.

SNOTTERS zijn tweelingstroppen die gebruikt worden om balen, twee aan twee, te verplaatsen.

Om bij het hijsen van zware lasten, inknijping te voorkomen plaatst men tussen de strop parten VIOOLSTUKKEN.

Ook de ploeg die zich met het laden bezighoudt heeft zijn specifieke bemanningen.

Zo spreekt men van de VOORMAN, de baas van de ploeg; de REEPSGAST die zorgt dat de hijsen veilig en wel ter plaatse komen; de LIER- of WINCHMAN die op aanwijzingen van de reepsgast of voorman de lier bedient; de BOOTWERKERS die zorgen voor het aan- en afslaan van de lading op de kaai en aan boord en de STUWADOOR die instaat voor het stuwen.

Om te eindigen toch ook nog even een paar zegs-

wijzen in verband met laden en lossen. Van iemand die zich ongeschonden eer uit moeilijkheden heeft gered zegt men dat hij *met ongebroken lading wegzeilde*. Van het oorspronkelijke *De vlag dekt de lading* - een schip onder onzijdige vlag varende mag niet bemoeilijkt worden - kwam de figuurlijke vorm; een beroemde naam kan ook het minder goede vrijwaren voor aanmerkingen. Van iemand die smoordronken is zegt men DAT HIJ DE LADING BINNEN HEEFT. ZINKT HET SCHIP DAN ZINKT OOK DE LADING. De broodwinner neemt alles in het graf mee of gaat een grote zaak failliet, dan sleept ze andere van haar afhankelijk zaken mee.

Van iemand die onmiddellijk na het eten naar het privaat moet zegt men dat het LADEN EN LOSSEN IS.

J.B. DREESSEN

## EEN UITSCHIETER IN DE GRAFISCHE INDUSTRIE.



**Drukkerij Goekint** p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Avez-vous déjà la  
« Cravate force navale » ?

Pour seulement 320,- fr. + 25,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een  
« Zeemachtdas » ?

Voor slechts 320,- fr. + 25,- fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus  
Le payment s'é fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus



**VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES**  
**Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus**

## HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij neptunus voor slechts 350 fr. + 25 fr. portkosten.



## FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancras de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer!

Vendu chez Neptunus au prix de 350 F + frais d'expédition 25 F.



# INFO RESERVE

## OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

Hiernavermelde reserveofficiëren  
werden op 26 maart '84 benoemd tot re-  
servefregatkapitein

Les officiers de réserve mentionnés  
ci-après sont nommés au grade de capi-  
taine de frégate de réserve à la date  
du 26 mars '84.

DUYCK R.  
PERNEEL B.  
CLAREMBEAUX M.  
LAMBRECHT T.  
THIRIFAY M.  
MASQUELIN J.  
DU MONCEAU de BERGENDAL.J.

Hiernavermelde reserveofficiëren  
werden op 26 maart '84 benoemd tot  
reservekorvetkapitein

Les officiers de réserve mentionnés  
ci-après sont nommés au grade de ca-  
pitaine de corvette de réserve à la  
date du 26 mars '84.

DE BOLLE H.  
JACOBS G.  
VERELST J.  
DEBONNET M.  
VAN CAMPENHOUT R.  
MARTENS A.  
DUQUESNE O.  
DANGREAU H.  
LAMINE A.  
VAN HOOYDONCK G.  
BROWAYS G.  
ROMBOUTS R.  
de BEUFFORT H.



## L'Objectif était au-delà des cibles...

L'Association des Officiers de Réserve de la Force Nava-  
le a décidément le vent en poupe.

Chaque manifestation mise sur pied par cette a.s.b.l. voit  
croître le nombre de ses participants.

Ainsi, la 3e édition de la compétition nationale de tir à l'ar-  
me de guerre qu'elle organisa les 24 et 25 mars derniers  
à la Caserne Bootsman Jonsen à Ostende, en fut un exem-  
ple frappant.

Si 67 officiers de réserve participèrent à la 1ère édition en  
1982, 79 se présentèrent l'année suivante. Et ils furent une  
centaine cette année - dont quelques sous-officiers ! - à ré-  
pondre à l'invitation envoyée par le CPC (R) Y. Quintelier  
et ses amis, aux cercles UNOR de Belgique et à l'étranger.  
Parmi les inscrits on dénombrait 40 officiers de la F.N. 4  
de la Royal Navy ; 8 collègues de l'armée de terre néer-  
landaise ; 2 Américains ainsi qu'une importante délégati-  
on du Cercle des Officiers de Réserve de Bruxelles  
(CORB), de Dendermonde, de Chasseurs Ardennais et au-  
tres officiers de la Force Aérienne.

Quatre épreuves étaient inscrites au programme de ce  
week-end : tir au FAL, 15 cartouches, cible à 100 m. : au



Le concentration est de rigueur !





Sur le pas de tir du G.P. 9 mm.

FALO ; au G.P., 25 cartouches, précision et tir rapide à 25 m. et pour terminer, précision et tir rapide à l'UZI !

Toutefois, le succès d'une telle entreprise ne s'improvise pas. Dès la fin '83, les responsables de l'AORFN prirent contact avec l'Amiral Schlim et son Etat-Major pour s'assurer de la participation de la F.N. Le principe ayant été acquis, des départements tels que NAVCENREP, CPF W. Goethals ; NAVCOMOST, CPF A. Stroobant etc. proposèrent leur collaboration inconditionnelle et fournirent tout le soutien administratif et logistique demandé. Pareille compétition requiert, en effet, un stand de tir, des munitions, un mess, des repas, des logements etc. ainsi que la présence d'une trentaine de « volontaires » parmi lesquels un officier de tir, des armuriers, des stewards, des cuisiniers, des responsables de logis et bien d'autres encore. Sans oublier tous les collaborateurs qui, pendant des semaines, œuvrèrent dans l'ombre à la réussite de cette réunion.

Mais si la Force Navale se dépensa sans compter, ce ne fut certes pas en vain. Car de l'avis général, ce fut un très grand week-end !

Aucune critique ne fut formulée, rien que des compliments. Et pas de ceux que l'on fait par complaisance, mais des éloges exprimés avec la sincérité de cœur.

D'aucun mirent en exergue la gentillesse du « personnel » et la parfaite organisation. D'autres affirmèrent que c'était la plus belle compétition de Belgique ; des professionnels du tir complimentèrent les armuriers pour la qualité du matériel. D'autres encore, les Américains et les Hollandais se félicitèrent d'avoir eu l'occasion de rencontrer des collègues étrangers et d'avoir établi de fructueux contacts. Et pour les Anglais : « The organization was really O.K., and we never got the chance before to shoot with this wonderful UZI. And from this point of view, it was worth to come over to Ostend ! ».

Mais ces derniers n'étaient pas les seuls à découvrir cette arme. Si les 'Thompson' et les 'Vigneron' sont archiconnues, peu savent que le PM. UZI a été créé vers 1950 par un commandant de l'armée israélienne nommé Uziel Gal. Qu'il existe actuellement 3 versions ; à crosse longue en bois, à crosse courte en bois et à crosse métallique pliante. Que les caractéristiques principales de cette dernière sont :

Calibre / Munitions	: 9 mm. Parabellum.
Longueur totale de l'arme	: 0,640 m.
Longueur du canon	: 0,260 m.
Poids de l'arme vide	: 3,5 kg.
Poids de l'arme, chargeur garni	: 4,0 kg.
Capacité du chargeur	: 25 ou 32 cartouches.
Cadence de tir	: 600 coups par minute.
Vitesse initiale (Vo)	: 410 m./s.
Energie initiale (Eo)	: 67 kgm.

Et qu'il peut également lancer des grenades antichar à charge creuse !

Bien que chaque tireur ne passât en fait que 4 fois 20 minutes sur le pas de tir, peu s'en plaignirent. La plupart occupèrent leurs loisirs en visitant le navire-école MERCATOR ou l'exposition « Peintures Marines », voire encore en assistant, à EGUERMIN, à la projection de films évocateurs tels que Air Borne MCM, Sweeping & Hunting, Great Highway, Duiveltjes, Stanaforlant et autres Sea Mine Warefare.

Dimanche en fin d'après-midi, tous les candidats se réunirent dans le salon pour y entendre les CPC (R) G. Demoulin et Y. Quintelier proclamer les résultats. Sous les applaudissements, six magnifiques trophées furent remis aux tireurs d'élite.





Stars and stripes au bar de l'amitié.

1er Prix FAL Individuel	: Stichelbout (ZM/FN - VI)
1er Prix FALO Individuel	: Verreet (CORB - I)
1er Prix UZI Individuel	: Liegeois (CHARLEROI-III)
1er Prix G.P. Individuel	: Stichelbout (ZM/FN - VI)
1er Prix ALL WEAPONS Ind.	: Stichelbout (ZM/FN - VI)
2e Prix ALL WEAPONS Ind.	: VERREET (CORB - I)

Trois prix furent attribués aux équipes:

1ères: CHARLEROI (I) et CORB (I): ex-aequo avec 1.667 points.

2e: NEDERLAND avec 1.577 points.

Les 3e, 4e et 5e équipes étant: ZM / FN (VI) avec 1.509 points, CHARLEROI (II) avec 1.472 points et WESTHOECK (ZM/FN) avec 1.405 points.

Quant au classement individuel ZM/FN, les TOP 10 sont:

1. Stichelbout	: 454 points.
2. Everard de Harzir	: 401
3. Schamp	: 389
4. Appeltants	: 366
5. De Klerck	: 357
6. Muylle	: 351
7. Philips	: 337

Bravo Champion!

8. Van Noten	319
9. Vermeersch	311
10. Pintelon	311

Enfin, un prix spécial, le «BELGIAN NAVY STAFF» fut décerné au Chef du Bureau de Calcul, le 1 LV P. Vandenberg, pour son dévouement à l'AORFN.

Nous retiendrons également de ce passionnant week-end nos enrichissantes conservations, toutes empreintes d'amitié.

A entendre tous ces officiers, il est intéressant de constater combien notre belle jeunesse -et aussi les aînés- restent intéressés et curieux face au développement des armements modernes, des stratégies de défense des océans, ou des nouvelles techniques de navigation, de dragage et de combat. Tout ces éléments étant des garants de la liberté de notre monde occidental.

Tous étaient aussi conscients que, malgré les prodiges de la technologie et aussi sophistiquées que puissent être nos forces de défense, la facteur humain sera toujours indispensable pour coordonner et commander.

C'est pourquoi, tous ces «réservistes» qui ont acquis dans le civil des compétences spécifiques dans des domaines comme l'informatique, la technique ou le management, consacrent volontairement leurs loisirs à se recycler au sein de l'armée. Ceci afin de mettre leur Know-how à la disposition d'un outil et de le rentabiliser au maximum.

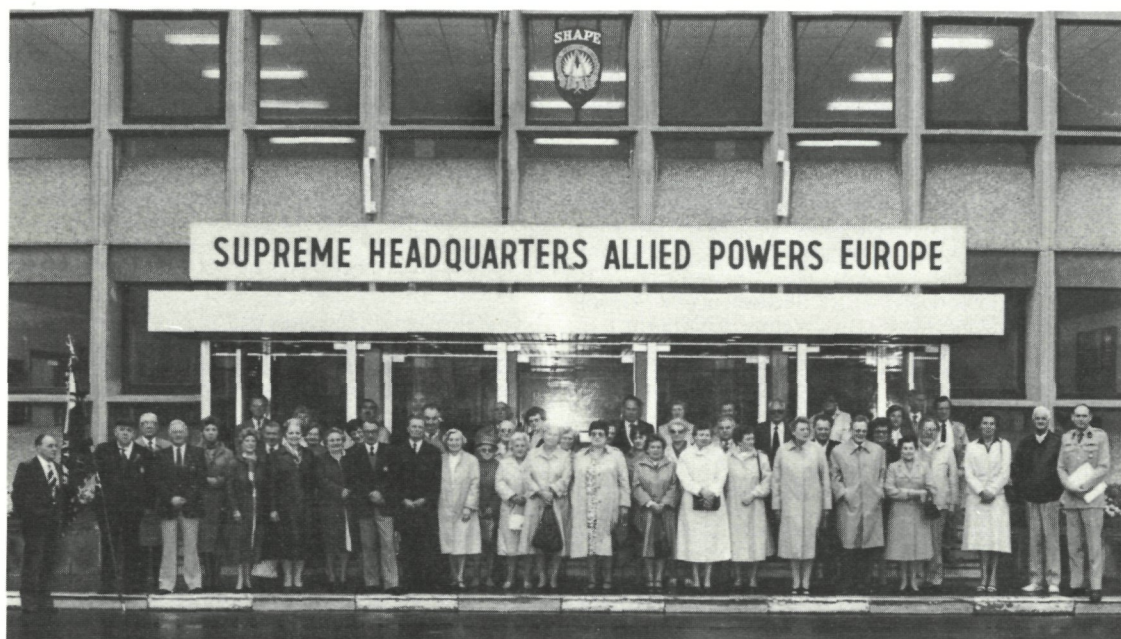
L'Etat-Major a d'ores et déjà pris conscience qu'il pouvait compter sur leur participation active et efficace. Il y a peu, l'Amiral Schlim lui-même confirmait cette réalité en disant combien il admirait l'enthousiasme et le désir de perfectionnement des cadres de réserve!

La présence massive de tant d'officiers à Ostende prouve à suffisance la véracité de cette assertion!

Saint Bernard du Spuikom.







**1. Bezoek van de Vriendenkring Gepensioneerden Zeemacht aan het « Hoofdkwartier van de Geallieerde Strijdkrachten in Europa » (SHAPE).**

Op 15 mei jongleden hebben een zestigtal leden van de Vriendenkring Gepensioneerden van de Zeemacht een bezoek gebracht aan de « SHAPE » te Casteau waar zij hartelijk ontvangen en rondgeleid werden door de Luitenant-Kolonel CLAUS, Hoofd van de Divisie « Publieke Informatie ». Na een lunch in een van de clubs van de « SHAPE » kon dan het geleid bezoek aan de stad MONS beginnen.

**2. Visite aux Grands Commandements de la Force Navale.**

En 1983, les membres eurent l'occasion de visiter la nouvelle base navale de ZEEBRUGGE ainsi que les travaux du terminal gazier et du complexe portuaire. Dans le cadre des contacts que les pensionnés souhaitent garder avec la Force Navale d'aujourd'hui et de demain, une visite du Commandement de l'Instruction Navale dans le courant de la deuxième quinzaine de septembre est à l'étude. L'après-midi de cette journée sera consacrée à la Venise du Nord. Toutes informations utiles seront transmises aux membres en temps opportun.

**3. Een beetje geschiedenis. Un peu d'histoire.**

In november 1979, dus bijna vijf jaar geleden, besloten een dertigtal gepensioneerden van de Zeemacht een « Vriendenkring » te stichten. Zij mochten rekenen op de morele steun van Vice-Admiraal VAN DIJCK toenmalige Stafchef van de Zeemacht, op de effectieve hulp van de Sectie « Publieke Relaties » van de Staf/Zee-macht, van de V.Z.W. « Hulpbetoon van de Zeemacht » en natuurlijk van NEPTUNUS.

Cinq ans ou presque sont passés, et, malheureusement, quelques-uns de nos membres-fondateurs nous ont quitté. Notre Amicale compte actuellement plus de deux cents membres. Et c'est pourquoi le Conseil d'Administration organisera en novembre une très simple manifestation d'hommage à l'intention de ceux qui ont oeuvré depuis le début.

**4. Lid worden van de Vriendenkring der Gepensioneerden van de Zeemacht. (V.G.Z.M.)**

Om als effectief lid te worden toegelaten, moet men eervol dienst gepresteerd hebben en oprustgesteld zijn uit de schoot van de Zeemacht. De weduwen van leden van de Zeemacht kunnen als aangesloten leden worden toegelaten.

Het lidgeld bedraagt 200 frank per kalenderjaar en moet gestort worden op de rekening 068-0779930-77 van de V.Z.W. Vriendenkring Gepensioneerden Zeemacht/Oostende.

Meer inlichtingen over de werking (nagestreefde doelen, aangewende middelen,...) kunnen bekomen worden via het Secretariaat V.G.Z.M., Irislaan, 7 - 8440, MIDDELKERKE

**Comment devenir membre de l'Amicale des Pensionnés de la Force Navale. (A.P.F.N.)**

Pour être admis en qualité de membre effectif, il faut avoir servi honorablement et avoir été admis à la retraite à la Force Navale. Les veuves de membres du personnel de la Force Navale peuvent être admises en qualité de membre adhérent.

La cotisation annuelle de 200 francs doit être versée au compte n° 068-0779930-77 de « V.Z.W. Vriendenkring Gepensioneerden Zeemacht/Oostende. »

Des informations complémentaires relatives au fonctionnement de l'Amicale (buts poursuivis, moyens mis en oeuvre,...) peuvent être obtenues auprès du Secrétariat A.P.F.N., Irislaan 7, 8440, MIDDELKERKE.



# KENT U ZE NOG?

## Een deelgroep verbindingen van de 4de PROMOTIE ONDEROFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

in opleiding in de Verbindingsschool AMSTERDAM van  
april 1949 tot januari 1950.



1. Aurel ALEXANDER (feb. 49) - In dienst als Oppermeester, overleden op 16/3/1977.
2. August LAEVEREN (maart 49) - Als oppermeester vervroegd op pensioen gegaan in 1982.
3. Elie HUYBENS (feb. 49) - Als Eerste Meester Chef vervroegd op pensioen gegaan in 1982.
4. Robert VERDEYEN (jan. 49) - Verliet de Zeemacht in 1952. Zonder verdere inlichtingen over hem.
5. Albert VAN RENTERGHEM (maart 49) - Als Oppermeester in dienst te VLISSEGEM.
6. Roland STUBBE (jan. 49) - Als Eerste Meester Chef in dienst bij NAVCOMOST.
7. Sylvain VAN HUMBEECK (maart 49) - Verliet de Zeemacht in 1951. Keerde terug naar MECHELEN. Zonder verdere inlichtingen over hem.
8. VERKIST (feb. 49) - Verliet de Zeemacht in 1951. Overgegaan naar de Luchtmacht. Zonder verdere inlichtingen over hem.

9. Gustaaf VERHEYEN (feb. 49) - Als Oppermeester in dienst bij NAVCOMOST.
10. Marcel JONCKHEERE (aug. 48) - Verliet de Zeemacht na 20 jaar dienst, begin 1970. Zonder verdere inlichtingen over hem.
11. Marcel GOEMAN (oct. 48) - Verliet de Zeemacht einde 1950 - begin 1951. Waarschijnlijk in openbare dienst gegaan. Zonder verdere inlichtingen over hem.
12. Gilbert HUDDERS (feb. 49) - Als Eerste Meester Chef vervroegd op pensioen gegaan in 1978.

Met dank aan Staf VERHEYEN voor de foto.  
Bijkomende inlichtingen, alsook informatie over andere deelgroepen van de 4de promotie Onderofficieren van de Zeemacht worden dankbaar ingewacht op de redactie van NEPTUNUS.

J.B. DREESSEN



---

Uit sympathie

Par sympathie

*Mercantile - Beliard n. v.*

Antwerpen



Z.M. BRIEFHOUDER

**PORTE-FEUILLE F.N.**

**Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.  
Prijs: 100,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 25,- Fr.**

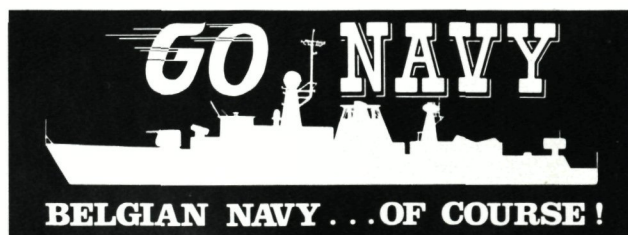
**Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.**  
**Prix : 100,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 25,- Fr.**

## Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met de werkelijke kostprijs van het tijdschrift of nog beter... een **ere-abonnement** aan 750.- fr.

EN... NIEUW!      ET... NOUVEAU!



## ZELFKLEVER

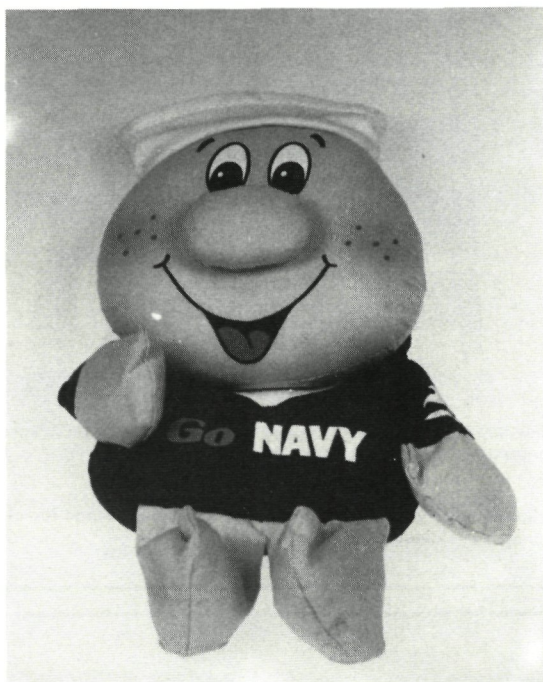
20 F  
Portkosten 8 F

## AUTO-COLLANT

20 F  
Frais de port 8 F

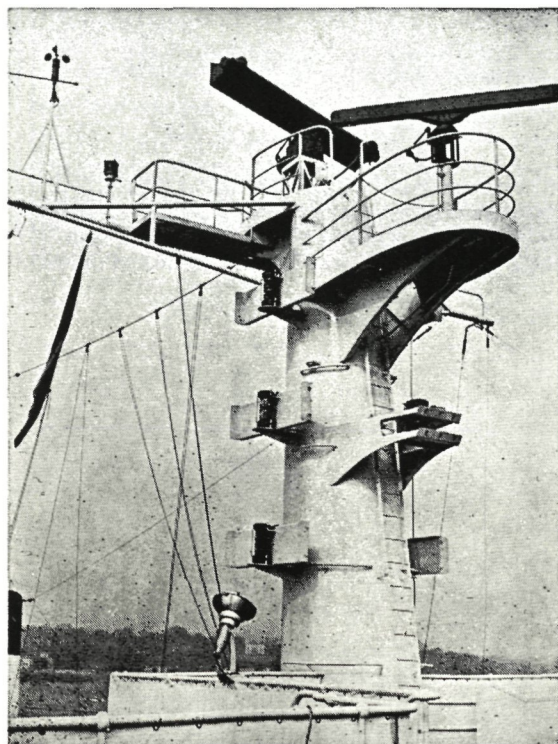
# NAVY MASCOTTE

**SLECHTS**  
**295,- F**  
+ portkosten 25,- F



**SEULEMENT**  
**295 F**  
+ frais de port 25,- F

## NAVY MASCOTTE



**n.v. E.N.I. s.a.**

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.**  
**Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389  
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81  
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties  
Branddetectie  
Scheepsherstelling  
Elektrische installateurs van  
de Fregatten E71 en  
de mijnenjagers CMT



# De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine  
koekjes. Knapperig of zacht.  
Droog, met vulling. Met  
chocolade of vanille. Kleine  
stukjes paradijs, met liefde en  
vakkennis bereid.



# Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **750,- fr.**



**Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:** J.C. Lienart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef:** E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.**

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.**

31e jaargang - neptunus 1984 - 31e année

**3/84**

nr 205 - no 205

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus. Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk

libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1984 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel (091) 25 47 86 Gent